

# عناصر النقل البحري



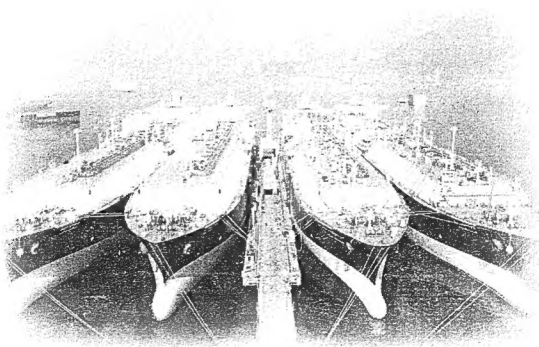
إعداد

الربان / أحمد غيث



١  
5/96  
١١

# عناصر النقل البحري



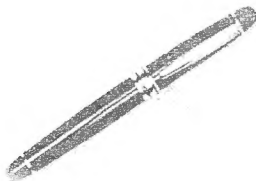
إعداد  
الربان / أحمد غيث



## الإهداء

• أهدي كتابي هذا ...

إلى من علمنى كيف أُبحر فى علوم الحياة .  
إلى من زرع فى نفسى الثقة وأجمل معانى العطاء .  
إلى من مهّد الطريق أمامى للوصول إلى ذرّوة العلم .  
أهدى إليه هذا الجهد المتواضع تقديراً واحتراماً ...  
(والدى العزيز أ/ مصطفى غيث)



# النقل البحرى

## لوجستيات النقل البحرى وسلاسل الامداد

المخطط العام :

- ١٠ ..... **مقدمة**
- ١١ ..... **الباب الأول : لوجستيات النقل البحرى وسلاسل الامداد**
- ١٢ ..... مقدمة :
- ١٢ ..... **الفصل الأول : اللوجستيات وسلاسل الامداد**
- ١٢ ..... - نشأة إدارة سلاسل الامداد
- ١٢ ..... - إدارة سلسلة الامداد
- ١٣ ..... - لوجستيات سلاسل الامداد فى المنظمات الخدمية
- ١٣ ..... - تعريف إدارة سلاسل الامداد
- ١٥ ..... **الفصل الثانى : لوجستيات النقل البحرى**
- ١٥ ..... - الأعمال والانشطة اللوجستية
- ١٦ ..... - العناصر الرئيسية للوجستيات
- ١٧ ..... - الانشطة الاساسية للوجستيات
- ١٨ ..... - الانشطة المعاونة للوجستيات
- ١٩ ..... - أهمية الادارة اللوجستية
- ٢٠ ..... - مستويات التخطيط فى الادارة اللوجستية
- ٢١ ..... - الدور الاستراتيجى للادارة اللوجستية
- ٢٢ ..... - دور النقل فى اللوجستيات
- ٢٢ ..... - عوامل إختيار الميناء فى النقل الدولى

## الباب الثانى : النقل البحرى

- ٢٣ ..... **الفصل الأول : تاريخ النشاط البحرى**
- ٢٤ ..... - تاريخ النشاط البحرى
- ٢٥ ..... - أهمية النقل البحرى
- ٢٦ ..... - خصائص النقل البحرى

- ٢٦ - إستراتيجية النقل
- ٢٧ - الفصل الثانى : عناصر النقل البحرى
- ٢٧ - العناصر الاساسية للنقل البحرى
- ٢٨ - العناصر الفرعية فى النقل البحرى

### 📖 الباب الثالث: السفينة

- ٢٩
- ٣٠ - الفصل الأول : تاريخ تطور السفن
- ٣٠ - نبذة تاريخية
- ٣٣ - وصف عام للسفينة
- ٣٦ - أبعاد السفينة
- ٣٩ - حمولات السفينة
- ٤٠ - سعة السفينة
- ٤٣ - الفصل الثانى : أنواع السفن
- ٤٣ - أنواع السفن التجارية
- ٦٠ - سفن الخدمات والسفن المساعدة
- ٦١ - السفن الحربية

### 📖 الباب الرابع: إدارة واقتصاديات النقل البحرى

- ٦٣
- ٦٤ - الفصل الاول : إدارة النقل البحرى
- ٦٤ - المنظمة البحرية الدولية
- ٦٥ - أهداف المنظمة البحرية الدولية
- ٦٥ - أهم لجان المنظمة البحرية الدولية
- ٦٥ - أهم المعاهدات التى أصدرتها المنظمة
- ٦٧ - هيئات الاشراف والتصنيف
- ٦٧ - أهم أعمال هيئات الاشراف والتصنيف
- ٦٨ - أهم هيئات الاشراف والتصنيف العالمية
- ٦٩ - هيئات سلامة الملاحة البحرية ( سلطة العلم )
- ٦٩ - دور هيئة السلامة وأهم أعمالها
- ٧١ - شهادات السفن

- ٧١ - الشهادات الصادرة من سلطة العلم
- ٧١ - الشهادات الصادرة من هيئات الاشراف والتصنيف
- ٧٢ - الشهادات الصادرة من منظمات التأمين ونوادى الحماية والتعويض (B & I Club)
- ٧٢ - شهادات صادرة من هيئات وشركات خاصة
- ٧٤ - الفصل الثانى : إقتصاديات النقل البحرى
- ٧٤ - المبادئ الاساسية فى إقتصاديات النقل البحرى
- ٧٤ - الآثار الاقتصادية للنقل على عرض السلع
- ٧٥ - العوامل المؤثرة فى العرض والطلب على خدمات النقل البحرى
- ٧٥ - القوى المؤثرة على سوق العرض
- ٧٦ - تكاليف خدمة النقل البحرى وطرق تقديرها
- ٧٦ - أنواع تكاليف النقل البحرى
- ٧٧ - المفاضلات الاساسية لتكاليف النقل البحرى
- ٧٨ - العوامل الحاكمة فى إختيار وسيلة النقل البحرى

## ٧٩ الباب الخامس : التأمين وعقود النقل البحرى

- ٨٠ - الفصل الأول : عقود النقل البحرى (صياغتها وأنواعها )
- ٨٠ - تعريف القانون البحرى
- ٨٠ - عقد النقل البحرى وخصائصه
- ٨١ - أشكال عقود النقل البحرى
- ٨٢ - أطراف عقود النقل البحرى
- ٨٣ - إثبات عقود النقل البحرى بسندات الشحن
- ٨٣ - تعريف سند الشحن
- ٨٣ - شكل سند الشحن
- ٨٤ - وظائف سند الشحن
- ٨٥ - الآثار القانونية لعقود النقل البحرى
- ٨٥ - إلتزامات الشاحن وحقوقه
- ٨٦ - إلتزامات الناقل وحقوقه
- ٨٧ - إلتزامات وحقوق المرسل إليه



- ٩١ ..... الفصل الثاني : التأمين البحري
- ٩١ ..... - تعريف التأمين
- ٩١ ..... - تعريف عقد التأمين البحري
- ٩١ ..... - أنواع عقود التأمين البحري
- ٩٤ ..... - وثائق التأمين البحري والأخطار التي تغطيها
- ٩٤ ..... - أنواع وثائق التأمين البحري
- ٩٥ ..... - شروط عقد التأمين البحري

## ٩٧ ..... الباب السادس : طرق تشغيل السفن

- ٩٨ ..... الفصل الاول : الخطوط المنتظمة
- ٩٨ ..... - طبيعة النقل البحري وأسواقه
- ٩٩ ..... - طرق تشغيل السفن
- ٩٩ ..... - تشغيل الخطوط المنتظمة
- ٩٩ ..... - المؤتمرات الملاحية
- ١٠٢ ..... - الفارق بين سفن الخطوط المنتظمة و الجواله
- ١٠٣ ..... - الخلفية التاريخية للمؤتمرات الملاحية
- ١٠٥ ..... - مزايا المؤتمرات الملاحية
- ١٠٥ ..... - عيوب المؤتمرات الملاحية
- ١٠٦ ..... - أنواع المؤتمرات الملاحية
- ١٠٧ ..... - متطلبات الشاحنين
- ١٠٨ ..... - تضارؤول أهمية المؤتمرات الملاحية
- ١٠٩ ..... الفصل الثاني : أجرة النقل - النولون للخطوط المنتظمة والجواله
- ١١٣ ..... - خدمة النقل البحري
- ١١٣ ..... - نظرية النوالين
- ١١٤ ..... - العوامل المؤثرة فى تسعير النولون
- ١١٥ ..... - بناء النولون البحري
- ١١٦ ..... - سوق النولون البحري
- ١١٨ ..... - الخصصومات التى منحتها المؤتمرات وتعاقادات الشاحنين

- ١٢٠ - تحديد سعر أو معدل النولون
- ١٢١ - الغرض من تسعير النولون
- ١٢٢ - طريقة حساب النولون
- ١٢٢ - الطن النولوني
- ١٢٣ - تعريف النقل المنتظمة ومصاريف الشحن والتفريغ
- ١٢٤ - العوامل التي تؤثر في أجرة النقل
- ١٢٥ - نولون الخطوط المنتظمة
- ١٢٧ - ثبات أسعار النولون
- ١٢٨ - معاملات التسوية والزيادات الاضافية
- ١٢٢ - تعريف المؤتمرات الملاحية
- ١٢٢ - التعريف المتعددة
- ١٢٤ - العوامل الهامة للشاحن بخلاف سعر الشحن
- ١٢٥ - معدل الزيادة العام
- ١٣٨ - العوامل التي تؤثر في سعر النولون
- ١٢٩ - مكونات السوق
- ١٤١ - الفصل الثالث : الحاويات كأداة هامة في الخطوط المنتظمة
- ١٤١ - مواصفات الحاويات
- ١٤٢ - تصنيف الحاويات حسب نوع البضاعة المشحون
- ١٤٤ - أحمال الحاويات
- ١٤٥ - أنواع الحاويات
- ١٤٩ - الفصل الرابع : سفن الخطوط الجواله ( إيجار السفن )
- ١٤٩ - تعريف الخطوط الجواله
- ١٥٠ - الأسواق الملاحية
- ١٥٠ - الاشكال المختلفة من الشحن للسفن الجواله
- ١٥١ - البيانات الاساسية في مشارطات الایجار
- ١٥٢ - طرق تحديد أجرة النقل للسفن الجواله
- ١٥٢ - العوامل الخارجية المتحكمه في تحديد أجرة النقل
- ١٥٢ - أنواع مشارطات السفن
- ١٥٣ - مشاركة التأجير بالرحله

- ١٥٣ - خصائص المشاركة بالرحلة
- ١٥٤ - نماذج مشاركات الإيجار بالرحلة
- ١٥٤ - نموذج مشاركة الإيجار بالرحلة ( جنكون )
- ١٥٥ - مشاركة التأجير الزمنية
- ١٦٢ - نماذج مشاركة التأجير الزمنية
- ١٦٢ - إلتزامات مؤجر السفينة
- ١٦٢ - إلتزامات مستأجر السفينة
- ١٦٦ - مثال تطبيقى لبنود مشاركة التأجير الزمنية
- ١٦٧ - مشاركة إيجار سفينة عادية
- ١٦٧ - تعريفات خاصة لبنود المشاركة

## ١٦٩ الباب السابع : مستندات الشحن والأعمال المرتبطة بالنقل البحرى

- ١٧٠ - الفصل الأول : سند الشحن ووظائفه
- ١٧٠ - تعريف سند الشحن
- ١٧٠ - شكل سند الشحن
- ١٧٠ - وظائف سند الشحن
- ١٧٢ - الفصل الثانى : سندات الشحن ومشارطات إيجار السفن
- ١٧٣ - وظيفة سند الشحن فى المشاركة بالرحلة
- ١٧٦ - أمثلة على سندات الشحن
- ١٨٠ - الفصل الثالث : الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى
- ١٨٠ - الوكيل
- ١٨٠ - واجبات الوكيل
- ١٨١ - الوكيل الملاهى
- ١٨١ - واجبات الوكيل الملاهى
- ١٨١ - دور الوكيل الملاهى فى حجز وشحن البضائع
- ١٨٢ - دور الوكيل الملاهى فى تغريغ وتسليم البضائع
- ١٨٣ - مرحلى البضائع
- ١٨٣ - الجهات التى تتعامل مع السفينة بالميناء
- ١٨٦ - بعض المصطلحات الهامة فى النقل البحرى



النقل البحري هو وسيلة لحمل الأشخاص والسلع وغيرها مع وسائل النقل المختلفة من الأنهار والقنوات ، والمحيطات ، و البحار والغرض الرئيسي من النقل البحري هو للتجارة أو الترفيه، أو لأغراض عسكرية .

إن عنصر النقل في زمننا الحالي أصبح من المكونات الرئيسية التي تساعد في تحديد السعر النهائي للمنتج ، فإنه يفهم من عملية النقل بأنه التخطيط و التنظيم و التحكم بما يخص التدفقات التجارية ، كذلك ما يتعلق بتخزين البضائع الشبه منتجة والمنتجة من مكانها الأصلي حتى وصولها إلى مكان المستهلك بشكل فعال ومجدي وبالمقارنة مع كل وسائل النقل فإن النقل البحري هي التي تأخذ أكبر حجم من البضائع فالنقل البحري بشكل عملي هو الوسيلة الوحيدة الأكثر اقتصاداً بين وسائل النقل ، لنقل كميات كبيرة من البضائع من مكان لآخر ، خصوصاً عند نقل بضائع بين الدول ، فسوق النقل البحري يقسم حسب الخدمات التي تقدمها البواخر ، في الخطوط النظامية وأجرة النقل .

وسوق الشحن ضخمة ومعقدة وتشمل ملاك ومشغلي ومستأجى السفن والسوق يقع تحت رحمة التقلبات في أسعار الشحن والتجارة البحرية هي مكون رئيسي في أداء وتطوير الاقتصاد العالمي بيد أن الحالة تتسم بالضعف وعدم اليقين وانعدام الاستقرار في الأسواق المالية الدولية حالياً ، وأسواق العملات والسلع الأساسية، واقتراهما بشكوك تحوم حول اتجاه السياسة النقدية في بعض البلدان المتقدمة الرئيسية، عوامل تسهم في كآبة التوقعات للاقتصاد العالمي ويمكن أن تمثل مخاطر كبيرة على العالم النامي ، مما ولد مزيد من الإهتمام والضغط لأهمية تنفيذ الالتزامات التعاقدية وعدم التراخي فيها ومحاولة تقيد ظرفية الثروط أو الحالات الطارئة التي تعيق تنفيذ الالتزامات المتقابلة للناقل والشاحن والمصدر أو المستورد وزاد من أهمية بناء عقد بحري دولي تتمتع بنوده بالصفة الملزمة والشروط الضامنة للالتزامات الناقل والشاحن وفقاً للقواعد والأعراف الموحدة دولياً والاتفاقات البحرية الدولية والأطراف القانونية المحلية.



# الفصل الأول

## اللوجستيات وسلاسل الإمداد

### سلاسل الإمداد Supply Chain



#### مَهَيِّدًا

سلسلة الإمداد والنقل أو شبكة الإمداد في منظومة من المنظمات، هي الأنشطة والمعلومات والموارد المشتركة في تحريك منتج أو خدمة ما من مورد إلى العميل. أى أن سلسلة الإمداد تحتوى على أنشطة تدفق المواد الخام والمكونات حتى تصبح منتج نهائى ثم تسليمها إلى العميل .

وتبدأ سلسلة التوريد باستخراج المواد الخام ونقلها حتى منطقة الإنتاج حتى وصولها إلى العميل حيث تمر على عدة مراحل من نقل وتخزين وخدمة عملاء .....

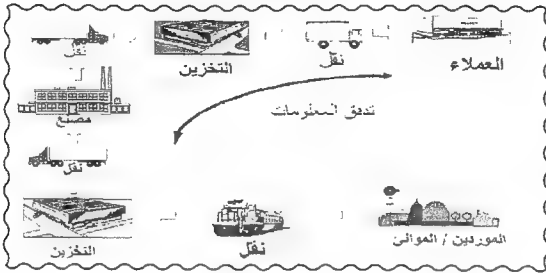
#### كيفية إنشاء إدارة سلاسل الإمداد :

منذ ظهور مفهوم "إدارة سلاسل الإمداد" في أوائل عام ١٩٩٠، أصبح من المهم للشركات أن تركز على كفاءة سلاسل الإمداد إلى جانب تركيزها على المنتجات وتحسين مواصفاتها.

إن إدارة سلاسل الإمداد تعني بالدرجة الأولى الإشراف وتحسين وسائل الاتصال والتنسيق بين الأطراف المعنية بدأ من مرحلة الإمداد بالمواد الأولية والخامات وحتى وصول المنتج النهائي إلى المستهلك بالتكلفة المناسبة دون الإخلال بكفاءة سلاسل الإمداد. لذلك أصبح مفهوم "إدارة سلاسل الإمداد" هو أحد مفاتيح القدرة التنافسية بين الشركات وبعضها.

مع كبر حجم منظمات الأعمال وتعدد أنشطتها واتساع وتعدد خطوط منتجاتها وأسواقها تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية للدرجة التي أصبحت تمثل العمود الفقري في هذه المنظمات، حيث تمثل الأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف المنظمة في مجال خدمة العملاء والتي تمكن أيضا المنظمة من تحقيق الميزة التنافسية في السوق زيادة ربحيتها.

## سلسلة الإمداد الفوري لشركة فردية



### إدارة سلسلة الإمداد:

إدارة العلاقات في اتجاه وعكس اتجاه السريان (للمواد والمعلومات والأموال) مع كل من الموردين والعملاء بهدف توصيل قيمة للعميل بأقل تكلفة لكل عناصر سلسلة الإمداد (الموردون، الشركة، والعملاء) :-

- المورد - الشراء - الاستيراد = تخزين الوارد - النقل - العمليات - التفريغ والإجراءات الجمركية
- النقل - التخزين .
- المبيعات - التوزيع - التسويق - خدمة العملاء .

### لوجستيات سلاسل الإمداد في المنظمات الخدمية:

- دور لوجستيات سلاسل الإمداد في الصناعة الخدمية يكون غير ظاهرًا.
- لوجستيات سلاسل الإمداد ليست جزءًا من الخليط التسويقي (Marketing mix)
- من المؤلف أن تقدم المنظمات الخدمية منتجًا إستهلاكيًا عند تقديم الخدمة (قطع غيار لإصلاح الطائرة لتكون جاهزة للإقلاع، أو دواء عند تقديم خدمة الرعاية الصحية).
- تكون وظائف سلاسل الإمداد أكثر وضوحًا عندما تفشل (نفاذ قطع غيار الطائرة وهي معطلة،

عدم توفر أدوية الإسعاف فى غرفة العمليات، عدم توفر كابل من السلك المطلوب لإعادة الخدمة لخط تليفون).

• **المشتريات:** وهى أكثر وظائف سلاسل الإمداد وضوحا فى المنظمات الخدمية.

• **النقل:** تحريك الإمدادات، التحويل بين المنشآت ، تحريك المعدات والأفراد.

• **التخزين:** التعهيد من الخارج أو استخدام طرق ثالث لتقديم الخدمة اللوجستية.

• **خدمة العملاء:** خدمة ما بعد البيع ، تصحيح الأخطاء، توصيل المعلومات عن موقف الطلبات ، الخدمة المستمرة ٢٤ ساعة (المستشفيات).

#### ٥٠ التحرك نحو مفهوم سلاسل الإمداد:

• **أسباب التحرك من إدارة اللوجستيات المادية نحو الإدارة المتقدمة لسلاسل الإمداد:**

– دورات قصيرة لأعمار المنتجات.

– تصاعد المنافسة محليا ودوليا.

– تصاعد فى توقعات العملاء

• **فوائد العمل فى مناخ سلاسل الإمداد:**

– خفض التكاليف وتحسين الكفاءة.

– خفض أزمدة التوريد لطلبات العملاء.

– تحسين مستوى الخدمة اللوجستية للعملاء.

– خفض مستويات المخزون .

#### ٥١ تعريف إدارة سلاسل الإمداد :

• **إدارة سلاسل الإمداد هى :** إدارة العلاقات فى اتجاه وعكس إتجاه السريان (للمواد والمعلومات

والأموال) مع كل من الموردين والعملاء لتوفير قيمة فائقة للعميل بأقل تكلفة لكل أعضاء سلسلة الإمداد

• فى إدارة سلاسل الإمداد، يكون التركيز على إدارة العلاقات (مع شبكة الموردين وشبكة العملاء)

لتحقيق نتائج مربحة لكل أطراف (أعضاء) سلسلة الإمداد.

بينما نجد تعبير "إدارة سلاسل الإمداد" أكثر إستخداما هذه الأيام فإنه يمكن المجادلة بأن الإسم

يجب أن يكون "إدارة سلاسل الطلب" (Demand Chain Management) ليعكس بذلك حقيقة أن

السلسلة يتم تحريكها (قيادتها) بواسطة السوق (العملاء) وليس بواسطة الموردين .





## لوجستيات النقل البحري

المقدمة :

نشأ مفهوم اللوجستيات Logistics نشأة عسكرية، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام ١٩٠٥ بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأفضل طريقة ممكنة ثم استخدم بكثافة إبان الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء، وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم BusinessLogistics حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو ٤٠٪ (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلع في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجيستية.

### الأعمال والأنشطة اللوجستية :

تعتبر الأعمال اللوجستية من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة نسبياً، أو كما يرى البعض هي أحد المجالات الحديثة نسبياً لدراسة الإدارة المتكاملة بالمقارنة بعض مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الإنتاج والتسويق والتمويل. وبالمقابل لا نستطيع أن ننكر أن الأنشطة اللوجستية تم ممارستها وبشكل منفصل بواسطة الأفراد والمنظمات منذ العديد من السنوات.

والعملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة ؛ وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بفرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء.

حيث تعتبر الأنشطة اللوجستية أحد الموضوعات الحيوية التي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي في مجال إدارة الأعمال والتسويق وذلك من حيث مفهومها وأهميتها ومكوناتها وممارستها في المنظمات المعاصرة. فالأنشطة اللوجستية تمثل العمود الفقري في هذه المنظمات حيث تمثل الأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف المنظمة في مجال خدمة العملاء.

لذلك فإن الأعمال اللوجستية التي يجب إدارتها في منظمات الأعمال يمكن أن تشمل على كل أو بعض الأنشطة التالية: الإمداد والشراء، تشغيل أوامر الطلب، المخازن والتخزين، النقل، المناولة، التعبئة والتغليف، معايير خدمة العملاء وغيرها.

إن الهدف الأساسي من إدارة الأعمال اللوجستية في منظمات الأعمال يتمثل في توفير المنتجات

والخدمات للعملاء في الوقت والمكان المناسبين، وكذلك الحالة أو الشكل المرغوب بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمنظمة وتميزها ومن ثم زيادة ربحيتها.

تتضمن المنظمة اللوجستية على العديد من الأنشطة مثل الشراء والتخزين والنقل والمناولة والتعبئة والتغليف وخدمة العملاء وجدولة طلبات المنتجات، ولعل أهم ما يميز إدارة هذه الأنشطة في الإطار اللوجستي هي ضرورة التنسيق والتكامل بين هذه الأنشطة، ذلك بهدف توفير المنتجات وخدمات العملاء في الوقت والمكان المناسبين وبالحالة وبالشكل المرغوب فيه بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمنظمة ومن ثم زيادة إيراداتها.

### مزايا الأنشطة اللوجستية:

تختلف الأنشطة التي يجب إدارتها وتتعلق بالأعمال اللوجستية وذلك من منظمة إلى أخرى وفقا لنوع الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة، وآراء ووجهات نظر أعضاء الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي والأهمية النسبية للأنشطة اللوجستية مأخوذة بشكل منفرد لعمليات وظروف المنظمة. وبالرغم من ذلك، وبالرجوع إلى مجلس إدارة الأعمال اللوجستية في الولايات المتحدة الأمريكية فإن العناصر الرئيسية لأي نظام لوجيستي تتمثل في التالي:

transportation	• النقل
service Customer	• خدمة العملاء
forecasting Demand	• التنبؤ بالطلب
communications Distribution	• الاتصالات الخاصة بالتوزيع
control Inventory	• الرقابة على المخزون
handling Materials	• مناولة المواد
processing Order	• تشغيل أوامر الطلب
support service and Parts	• الأجزاء والخدمات المعاونة
selectionWarehousingandPlant	• اختيار موقع المصنع والمخزن
Purchasing	• الشراء
Packaging	• التعبئة
handling goods Return	• مناولة السلع المرتدة
disposal scrap and Salvage	• التخلص من الخردة والمنتجات المعيبة
transportation and Traffic	• المرور والنقل
storage and Warehousing	• المخازن والتخزين

## ١٠ أنشطة أساسية KeyActivities :

### ١ - خدمة العملاء Customer Service :

- تحديد احتياجات ورغبات العملاء التي تتعلق بمجال خدمة العملاء .
- تحديد استجابة العملاء للخدمة .
- وضع مستويات لخدمة العملاء .

### ٢ - النقل Transportation :

- اختيار نوع وأسلوب خدمة النقل .
- تحديد الحمولات .
- تحديد مسارات النقل .
- اختيار معدات النقل .
- تشغيل طلبات النقل .
- مراجعة فئات سعر النقل .

### ٣ - إدارة المخزون Inventory Management :

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية .
- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير .
- مزيج المنتجات ونقاط التخزين .
- عدد ، وحجم ، وموقع نقاط التخزين .
- استراتيجيات خاصة بالوقت والدفع والسحب .

### ٤ - عملية تشغيل الطلب Order Processing :

هي الخطوات التي تتم داخل الشركة أو المنظمة للوفاء بطلب العميل وهي عبارة عن خمس خطوات هي :

- عملية تجهيز الطلب .
- عملية تحويل الطلب داخل الشركة للإدارة المختصة .
- ادخال الطلب .
- تجهيز الطلب ( المناولة الفعلية للمنتج ) .
- تقرير عن حالة الطلب .

---

## ٤- أنشطة معاونة Support Activities :

### • المخازن Warehousing :

- تحديد مساحة المخزون .
- تنظيم وترتب المخازن .
- شكل المخزن .

### • مناولة المواد Materials Handling :

- اختيار المعدات .
- سياسات الإحلال للمعدات .
- إجراءات تجهيز الطلبيات .

### • الشراء Purchasing :

- اختيار مصادر التوريد .
- توقيت الشراء .
- كميات الشراء الاقتصادية .

### • التعبئة Packaging :

- تصميم العبوات لأغراض المناولة .
- تصميم العبوات لأغراض التخزين .
- الحماية من الخسائر أو الأضرار .

### • التعاون بين الإنتاج / العمليات من أجل :

- تحديد الكميات التجميعية .
- تسلسل ووقت مخرجات الإنتاج .

### • صيانة المعلومات Information Maintenance :

- تحليل البيانات .
- الإجراءات الرقابية .

## أهمية الإدارة اللوجستية:

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا في منتصف الخمسينات وبداية الستينات وذلك عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ ، وربما يرجع الإهمال في الاهتمام بالأعمال اللوجستية سواء في الماضي أو الوقت الحاضر إلى الأسباب التالية :

- تجاهل الأعمال والأنشطة اللوجستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية.
- عدم توافر البيانات الكافية والدقيقة للإدارة العليا عن تكلفة الأنشطة اللوجستية في المنظمة.
- تشتت الأنشطة اللوجستية بين وظائف المنظمة الرئيسية مثل الإنتاج والتسويق ، وبالتالي عدم توافر بيانات عن تكلفة هذه الأنشطة بشكل منفصل.

## أولاً: اعتبارات التكلفة العالية:

لقد أجريت العديد من الدراسات في السنوات الأخيرة وذلك لتحديد تكاليف الأعمال اللوجستية ونسبتها إلى الاقتصاد أو إلى المنظمة. وعلى سبيل المثال فإن متوسط تكلفة الأنشطة اللوجستية يصل إلى حوالي ١٢٪ من الناتج القومي الإجمالي على مستوى العالم أي حوالي ١,١٢٩ ترليون دولار أمريكي. وعلى مستوى المنظمة فإن تكلفة الأعمال اللوجستية قد تصل أحيانا إلى ٢٠٪ من إيرادات المبيعات سنويا ، وحوالي ٥٠٪ إلى ٦٠٪ من إجمالي تكاليف التشغيل .

## ثانياً: طول خطوط الإمداد والتوزيع :

يميل الاتجاه الاقتصادي الحديث إلى التركيز على الاقتصاد العالمي المتكامل ، لذلك فإن العديد من منظمات الأعمال أصبحت تهتم بالبحث عن أو تنمية الاستراتيجيات المناسبة التي تمكنها من ممارسة التسويق الدولي وتحقيق المنافسة العالمية لمنتجاتها من خلال السعر والجودة. كما أن الأمر لم يقتصر على سعى هذه المنظمات بشكل فردي لتحقيق ذلك بل امتد إلى مستوى جهود الحكومات والسياسات الدولية ، حيث تم بناء التكتلات العالمية الاقتصادية مثل الاتحاد الأوروبي ودول اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية ( كندا والولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك).

## ثالثاً: الأعمال اللوجستية هامة للإستراتيجية :

تبدل الشركات وقتاً طويلاً وجهداً كبيراً في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين.

#### رابعاً: الأعمال اللوجستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل :

مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين ولكن عندما تبذل المنظمة جهوداً متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء.

#### خامساً: تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة :

إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز الإعداد وانتشار ماكينات الصرف الآلي للتقنية على استعمال الإنترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل عملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير.

#### مستويات التخطيط للأدارة اللوجستية:

يسعى التخطيط اللوجستي إلى تقديم إجابات محددة وواضحة لعدد من الأسئلة تتعلق بماذا ، ومتى، وكيف، ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات هي :-

- المستوى الإستراتيجي.

- المستوى التكتيكي.

- المستوى التشغيلي.

تشتمل الأعمال اللوجستية على مجموعة متكاملة من الأنشطة الوظيفية Functional activities المتكررة لمرات عديدة من خلال قنوات محددة ، وذلك أثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية مع إضافة قيمة ملموسة لهذه المنتجات في عيون العملاء الذين يحصلون عليه . ونظراً لأن مصادر المواد الخام ، والمصانع ، ونقاط البيع لا تقع في مكان واحد ، ونظراً لأن هناك قناة تشتمل على تتابع المنتظم في خطوات الإنتاج والتسويق فإن الأنشطة اللوجستية تتم بشكل متكرر ولعدة مرات قبل وصول المنتج إلى ساحة السوق . إن الرقابة الإدارية القصوى التي يمكن أن نتوقعها عادة في هذه الحالة تنصب على الإمداد المادي Immediate Physical Supply وقناة التوزيع المادي Physical Distribution Channel في منظمة الأعمال (الشراء والنقل والتخزين) وقناة الإمداد المادي تتعلق بالفجوة الخاصة بالوقت والمكان بين مصادر المواد الخام الفورية

وبين نقاط أو أماكن الإنتاج أو التشغيل . وبالمثل فإن قناة التوزيع المادي تتعلق بالفجوة الخاصة بالوقت والمكان بين نقاط الإنتاج والتشغيل وبين الأسواق أو العملاء . وبسبب التشابه في الأنشطة بين هذين النوعين من القنوات ، أي الإمداد (والذي يطلق عليه إدارة المواد) والتوزيع المادي ، فإن كافة الأنشطة الخاصة بهما تتكامل معا لتشكّل ما يعرف بالأنشطة اللوجستية ، والتي تعرف في كثير من الأحيان بإدارة سلسلة الإمداد.

وبالرغم من إنه من السهل الاعتقاد بأن الأعمال اللوجستية تتعلق بإدارة تدفق المنتجات من أماكن إنتاجها إلى العملاء ، فإن هناك صورة عكسية أخرى للأعمال اللوجستية بالنسبة للعديد من المنظمات والتي يجب أن يتم إدارتها بفعالية أيضا . إن مثل هذه الصورة عكسية تتمثل في حياة المنتج والتي لا تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للعملاء . فالمنتجات التي أصبحت متقدمة أو فاسدة أو عديمة الأداء يتم إعادة إنتاجها لإصلاحها أو إعادة تصنيعها أو التخلص منها . إن قناة الأنشطة اللوجستية العكسية ربما تستخدم كل أو بعض أنشطة قناة الأعمال اللوجستية الأصلية أو الأمامية Forward Logistics Channel ، أو ربما تحتاج إلى تصميم خاص منفصل . لذلك فإنه يجب أن نلاحظ أن سلسلة الإمداد تنتهي مع التخلص النهائي من المنتج ، وإن القناة العكسية يجب أخذها في الاعتبار ضمن نطاق التخطيط والرقابة اللوجستية .

### الدور الإستراتيجي للإدارة اللوجستية :

يؤدي الاستخدام الإستراتيجي للأعمال اللوجستية إلى تمكين منظمة الأعمال من تدعيم مركزها التنافسي من خلال تحقيق درجة عالية من رضا عملائها ، وكذلك من خلال تخفيض تكاليف التشغيل . أي من خلال التحكم في البعدين السابق الإشارة إليهما . إضافة إلى ذلك فإن العمل اللوجيستى يؤثر على أداء كل من المزيج التسويقي والعمليات الإنتاجية الخاصة بالمنظمة . ويتوقف الدور الإستراتيجي للعمل اللوجيستى على ما يلي :

- فهم المديرين التنفيذيين لأهداف ومهام المنظمة .
- المقدرة على تصميم نظام فعال للأعمال اللوجستية يمكن أن يساعد على تحقيق هذه الأهداف .
- التخطيط فى الأعمال اللوجستية يجب أن تتطوي على ثلاث أهداف رئيسية هي :

- خفض التكاليف .

- خفض رأس المال .

- تحسين الخدمة .

## دور النقل في اللوجستيات

النقل يسمح بسريران البضائع بين مختلف النقاط الثابتة ويتيح معبراً للفجوة بين البائع والمشتري حيث أن اختيار متعهد النقل يحدد كفاءة تشغيل سلسلة الإمداد والموقف التنافسي للشركة والطلب على المنتج في السوق .

فالنقل يضيف قيمة بتوفير فائدة الزمان والمكان من خلال تحريك البضائع للمكان المطلوب وفي الزمن المطلوب. حيث تتطلب العمليات في مناخ السوق العالمي مزيداً من الوقت اللازم للنقل وكلما اتسعت الفجوة بين البائع والمشتري ارتفعت تكاليف النقل والتخزين .

فالنقل يشكل أهمية كبيرة للاقتصاد وللشركات حيث يؤثر على تكاليف المخزون وتكاليف نفاذ المخزون وأيضاً على تكاليف التشغيل للمنشآت حيث تتم المفاضلة بين تكاليف خدمة النقل والتكاليف الأخرى حيث أن النقل السريع يعنى وجود مخزون أقل ، وحجم أقل للمخازن ومتطلبات أقل للتغليف.

### عوامل اختيار الميناء في النقل الدولي :

- نوع خدمة النقل البرية المحلية ومدى توفرها وتحديد ما إذا كان مطلوباً أن يكون الشحن داخل حاوية أم لا.
- مدى قدرة وسيلة النقل البرية على الوصول إلى وسيلة النقل الدولية (سفينة أو طائرة) في ميناء الوصول حتى يمكن تقليل تكاليف التداول والتحميل.
- مدى إمكانية استخدام خدمات النقل المنتظمة والمعروف مواعيدها مسبقاً كبديل لتأجير وسيلة نقل خاصة للشحنة، وفي حالة اختيار خط منتظم فهل يحقق ذلك القرب من نقطة الوصول النهائية للبضائع ؟
- مدى توفر معدات التحميل والتفريغ في الميناء والعمالة المطلوبة، وفي حالة الحاويات فإنه من المطلوب تواجد معدات خاصة لإدخالها على السفينة وأوناش ذات طاقه تحميل كبيرة.
- الهدف الأساسي من عملية اختيار الميناء هو تقليل زمن الرحلة وتحقيق أقل تكلفه إضافية على تكلفة أو ثمن البضائع ذاتها .





الْبَابُ الْإِثْنَانِ

النقل البحري

## الفصل الأول

### النقل البحري

من أكثر المحاور الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية تأثراً بتطور السوق العالمي من الناحية العملية حيث ينقل النقل البحري ما يقرب من ٨٥ ٪ من جملة المبادلات التجارية الدولية، وذلك يعنى أن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من ضمن أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليداً للدخول والقيم المضافة فضلاً على كونه من أهم روافع الاقتصاديات الدولية. فقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المضمار أهمية هذه الصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة إلى وسائل نقلها من السفن ومحطات شحنها واستقبالها من الموانئ وشبكات التوزيع المرتبطة بهذه الموانئ ونجم عن ذلك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهور معايير جديدة للجودة اللوجستية في الخدمات التي تؤديها أساطيل السفن لعملائها في السوق العالمية سواء من الشاحنين أو المستوردين أو الموانئ ولأن السفن والموانئ تعتبر أصولاً رأسمالية إنتاجية ضخمة فإن مديريها صاروا يعرفون بمديري الأصول (Assets Managers) ،فيما يتعلق بالتجارة بين الأقطار العربية البالغ عددها ٢٢ قطراً فإنها لا تتجاوز ما نسبته ٨ ٪ من جملة التجارة الخارجية لهذه الأقطار مع بلدان العالم. وبرغم أن اتجاه البيئة التجارية نحو العولمة يزداد إتساعاً بنسب كبيرة فإنه ليس هنال دليل واحد على أن العالم العربي يشهد تطوراً مماثلاً في إرتقاء معدلات التبادل التجاري فيما بين دوله ويرجع ذلك إلى عدة أسباب من ضمنها أن صناعة النقل البحري وصناعة الموانئ لا تتجاوبان بدرجة كافية مع متطلبات التنمية والنمو. وقد أدى ذلك إلى الإعتماد بدرجة ملحوظة على سفن الأساطيل الأجنبية لنشحن ونقل البضائع بما يؤثر سلباً على موازين مدفوعات الدول العربية ونمو العمالة في هذا القطاع وتعريض الأمن الاقتصادي وبالتالي الأمن القومي إلى مخاطر، وهو الأمر الذي يسترعى الإهتمام حيث أن مجموع تعداد السفن في الأساطيل العربية لا يصل على الأرجح لعدد سفن الأسطول البحري لدولة اليونان.

#### تاريخ النشاط البحري:-

طورت قوارب بدائية في العصر الحجري لتمكن الإنسان من الملاحة في الأنهار ومن الصيد فيها وعند الشواطئ. ويظن بأنه كان من الضروري للوصول إلى أستراليا من وجود سفن مناسبة من أجل وصول الناس إليها وذلك ما بين ٤٠٠٠ - ٤٥٠٠٠ عاما سبق.

ومع تطور الحضارة ، طورت قوارب أكبر للتجارة والحرب، في البحر المتوسط ، طورت سفن

شراعية تسمى القادس منذ حوالي ٣٠٠٠ سنة قبل الميلاد. ثم أهملت هذه السفن نتيجة تطور السفن العابرة للمحيطات، مثل السفن العربية الكبيرة في القرن الثالث عشر، والسفن الصينية في أوائل هذا القرن الخامس عشر، والسفن المدرعة (Man-of-war) في أواخر القرن الخامس عشر.

ومع بداية الثورة الصناعية، تم صنع أول سفينة بخارية لتسير فيما بعد بقوة الديزل. وتم تطوير الفواصات وكانت خصيصا للأغراض العسكرية.

من جهة أخرى، تم تطوير قوارب من أجل النقل النهري. تم تطوير قنوات مائية في بلاد الرافدين حوالي ٤٠٠٠ قبل الميلاد. حضارة وادي السند في باكستان وشمال الهند (من ٢٦٠٠ قبل الميلاد) كان أول نظام قنوات للري في العالم.

إن أطول قناة من العصور القديمة كانت القناة الكبرى في الصين. وبلغت ١٧٩٤ كيلومتر طولا وبنيت لحمل الإمبراطور يانغ غونغ بين بكين وهانجتشو. وبدأ المشروع في عام ٦٠٥ م، على الرغم من بعض أجزائها كانت موجودة منذ ٤٨٦ قبل الميلاد.

طورت القنوات في العصور الوسطى في أوروبا في البندقية وهولندا. بدأ بيبير بول ريكيت بتنظيم بناء قناة بطول ٢٤٠ كم قناة دو ميدى في فرنسا في ١٦٦٥ وافتتح في ١٦٨١. أثناء الثورة الصناعية، بنيت قنوات داخلية في بريطانيا، وفيما بعد في الولايات المتحدة قبل تطوير السكك الحديدية. كما طورت قوارب مختصة من أجل صيد السمك وبعد ذلك صيد الحيتان.

ويتعامل تاريخ البحرية أيضاً مع تطور الملاحة وعلم البحار، وعلم الخرائط وعلم المساحة العربية (hydrography).

### أهمية النقل البحري

يقوم النقل البحري أساساً بخدمة التجارة الدولية. ويلعب النقل البحري بالذات دوراً مرموقاً في العلاقات الدولية للدول. وفي بعض الدول تلعب دوراً هاماً نقلات ساحلية. وأهمية النقل البحري محدودة بالنسبة لنقل الأفراد على الرغم من رخص النقل البحري.

ويعتبر نقل الشاحنات السائلة كالبتروول والمنتجات البترولية أهم أنواع النقل البحري. وفي السنوات الأخيرة ازداد أيضاً نقل الشاحنات الجافة كالمخامات الحديدية والفحم والحبوب والبقوليات والأخشاب وغيرها. وقد أثرت هذه التغيرات في تكوين الأسطول البحري. إننا ارتفعت فيه حصة السفن المتخصصة، وعلى الأخص ناقلات السوائل التي تختص بنصف الحمولة الإجمالية. كذلك فقد ظهرت السفن المتخصصة في نقل أكثر من صنف كناقلات السوائل والمخامات.

أما النقل المائي الداخلي فهو يخدم أساساً أغراض التجارة الداخلية في بعض البلدان وكذلك

كما من التجارة الدولية وبين البلدان الرأسمالية تبرز الولايات المتحدة وبلدان أوروبا الغربية واليابان في مجال تطوير النقل البحري.

**خصائص النقل البحري؛**

يتمتع هذا النوع من النقل بالخصائص الآتية:

- التخصص؛ إذ أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط ، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.
- زيادة الحمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على ( ١٠ ) أمتار.
- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى ( ٥٠ ) ميلاً بحرياً.
- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.

**استراتيجية النقل؛**

و في الوقت الحاضر يتعرض مجال النقل البحري الى ضغوط كبيرة لتوفير مطلبت و احتياجات السوق العالمية التجارية ولذلك يجب الاهتمام و التفكير بافضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الاسواق المطلوبة .

- في بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار طريقة النقل البحري فان المصدر أو الشاحن أو المصدر يأخذ بعين الاعتبار مايلي :
- ١- وقت التسليم : يجب ان يكون اسرع ما يمكن لارضاء العميل .
  - ٢- التكلفة : يجب ان تكون أقل مايمكن مقابل خدمة جيدة .
  - ٣- التكلفة الرأسمالية : وتشمل فوائد رأس المال .
  - ٤- تدفقات رأس المال : وارتباطاتها بالوقت المستغرق اثناء النقل .
  - ٥- تكلفة التأمين والتغليف : الذي يجب ان يكون مناسباً لكل وسائل النقل المستخدمة .

**طبيعة النقل البحري؛**

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون في استلام بضائعهم في الوقت و المكان وللشخص المناسب كما يعتبر النقل البحري عنصر من عناصر لوجستيات التجارة .

كما ان خدمة النقل البحري تتم إما وفق سوق خطوط منتظمة أو سوق سفن جواله أو الاسواق المشابهة .



## عناصر النقل البحري

وتتقسم عناصر النقل البحري الى عناصر فرعية وعناصر اساسية :

### ١- العناصر الأساسية للنقل البحري:-

#### البضائع - السفينة - المواني - خدمات النقل - الخدمات التجارية

**البضائع :-** البضائع هي عنصر هام من عناصر النقل البحري حيث ان بمقتضاه يتم تداول السلع بين كافة الدول العربية والاوروربية و تنمية التداول الاقتصادي بينهم مما يتيح الفرض الى احرار تطور هائل في صناعة النقل البحري حتى اصبحت تداول البضائع على هيئة حاويات من احد واهم القطاعات المربحة لقطاع النقل البحري .

**السفينة :-** إحدى أقدم وسائل المواصلات وأكثرها أهمية، ففي كل يوم تعبر آلاف السفن المحيطات، تبحر بطول شواطئ البحار وتساfer داخل الأراضي مستخدمة ممراتها المائية. والواقع أن التجارة بين الدول تعتمد، إلى حد كبير، على السفن. فهي تحمل، على سبيل المثال، النفط ومشتقاته من دول الخليج العربية إلى شتى أنحاء العالم وتحمل القمح من كندا إلى ألمانيا، وتحمل الآليات من ألمانيا إلى تشيلي. وكذلك، فإنها تحمل النحاس من تشيلي إلى اليابان، وتحمل السيارات اليابانية إلى أوروبا وأستراليا. وتتنقل السفن الذرة الشامية من أمريكا إلى إثيوبيا، والبن من إثيوبيا إلى فرنسا.

### ٢- المواني:-

تلعب الموانئ العالمية و الاسطول التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطوير الاقتصادي و النظام العالمي اللوجستي . أن (٨٥-٩٠) ٪ من حجم التجارة العالمية يتم نقله بواسطة البحر عن طريق الاسطول التجاري العالمي .

- خدمات النقل : هى وسائل النقل المستخدمة ووسائل ووسائط نقل مختلفة .
- الخدمات التجارية : وهى جميع الخدمات التجارية المصاحبة للنقل البحرى .

#### ويلزم التنويه لبعض التعريفات الهامة :

- **الناقل البحرى :** هو الطرف الذي يمثل عملية العرض في السوق الملاحي ، فهو الطرف الذي يمتلك السفينة ، أو من يقوم بتشغيلها ، وهو الذي يتعاقد مع الشاحن على نقل بضاعته عن طريق البحر .
- **الشاحن :** هو الطرف الذي يمثل عملية الطلب في السوق الملاحي وهو مالك البضاعة أو من ينوب عنه ويرغب في شحنها من مكان إلى آخر عن طريق البحر .
- **المرسل إليه :** هو الطرف الثالث في عقد النقل ، وهو الشحن الذي يكون لديه الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول وهو الطرف الذي يكون مدرج إسمه في سند الشحن .
- **الوسيط الملاحي :** هو وكيل من نوع خاص ووظيفته تحقيق الالتقاء بين العرض والطلب في مقابل عمولة يحصل عليها من مشتل السفينة .
- **سند الشحن :** هو وثيقة تصدر من الناقل إلى الشاحن ، ويكون مدرج بها كل تفاصيل البضاعة وحالتها واسم المرسل إليه .
- **عقد النقل :** هو عقد بمقتضاة يتعهد احد الطرفين - ويسمى الناقل - بنقل البضائع للطرف الآخر - ويسمى الشاحن - من ميناء إلى آخر لقاء اجر متفق عليه .

---

---

الباب الثالث  
السفينة

## الفصل الأول

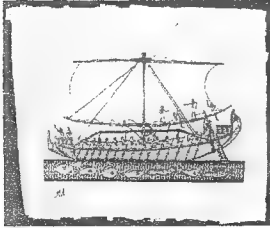
### تاريخ تطور السفن

#### الطوافات:



لاحظ الإنسان القديم قدرة الاخشاب على الطفو فوق سطح الماء، ومنذ تلك اللحظة بدأ تاريخ السفن، فكان ان استخدم الانسان جذوع الاشجار العائمة للتنقل البسيط عبر الانهار ، ثم استطاع بعد ذلك تجميع عدد من جذوع الأشجار وربطهم ببعض فكان ما يعرف بالطوافات (Rafts)، ثم اهتمى بعد ذلك الى حفر جذوع الأشجار الكبيرة وافراغ ما بها من خشب، صانعا بذلك هيكلًا خشبيًا سمى بالقارب، وكان يحمل فرد أو اثنين على الاكثر .

#### السفن الفرعونية:

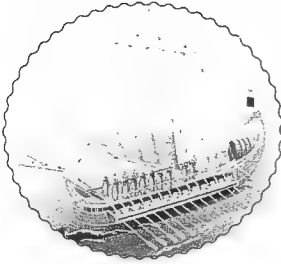


استمر تطور السفن بعد ذلك الى العصر الفرعونى الذى اتخذت فيه السفن أهمية كبيرة نظرا لوجود نهر النيل وهو ما أدى الى استخدامه كطريق رئيسى فى التنقل، وشهد هذا العصر تطورًا كبيرًا فى السفن والمراكب من حيث قوة الدفع حيث ادخل المصريون الشراع لاستخدام قوة الريح، أو من حيث السعة الركابية حيث بنى المصريون القدماء وكذلك الفينيقيين فى الشام

السفن الكبيرة التى تتسع لأكثر من ٥٠ فردًا، وكذلك من حيث الاستخدام من استخدام المراكب الصغيرة فى التنقل والتره عبر النيل الى استخدام السفن الكبيرة فى التجارة واحضار البضائع والاختشاب من بلاد الفينيقيين شمالا الى بلاد بونت جنوبا (الصومال حاليا).



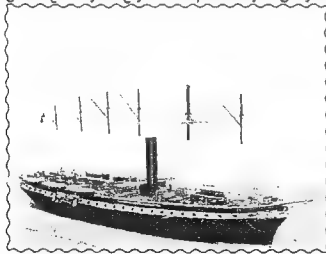
## السفن الضرعونية:



وعلى الجانب الآخر من البحر المتوسط، كانت الامبراطوريتان الرومانية والاغريقية اللتين اعتمدتا اعتمادا كبيرا على السفن، في المجال الحربى والعسكرى، فطوروهما لتحمل عددا كبيرا من الجنود وزاد كذلك عدد المجاديف المستخدمة، وكانت السفن هى الوسيلة التى غزت بها الامبراطورية الرومانية دول حوض البحر المتوسط وفرضت سيطرتها البحرية عليه.

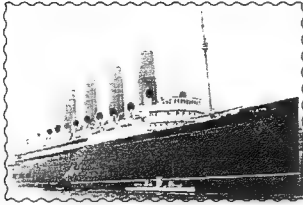
وكان المصريون أول من استخدم الأشرعة لتحويل الرياح الى قوة دفع للسفن، وكان هذا الابتكار بمثابة ثورة نوعية فى مجال بناء السفن، اذ أدى ذلك الى ازدياد حجم السفن والسعة الركابية لها، وبالتالي قدرتها على الابحار فترة أطول من الزمن، مقارنة بالسفن بدون الأشرعة، وقد فتح هذا الاكتشاف افقا جديدة فى مجال الملاحة البحرية، ففي الفترة التى تعرف بالعصور الوسطى، سادت البحرية الاسلامية كل بحار العالم المعروف وقتئذ، واشتهر بحارة عظام من المسلمين مثل سليمان التاجر وابن ماجد، ووصلت السفن الاسلامية الى الهند والصين واندونيسيا، حاملين معهم رسالة الاسلام الحنيف.

واستمر الحال الى ما هو عليه حتى قيام الثورة الصناعية الكبرى فى اوروبا، واخترع المحرك التوربينى على يد جيمس وات فى عام ١٧٩٦، ولكن تأخر استخدام هذا الاختراع كمحرك دفع للسفن



حتى تم تعديله ليناسب الاستخدام البحرى، وكانت أول سفينة تعمل بمحرك بخارى هى السفينة كليرمونت عام ١٨٠٧، وأول سفينة بخارية عبرت المحيط الاطلنطى جريت ويسترن فى عام ١٨٢٨.

وفى عام ١٨٩٤ بنى بارسون سفينته ((تربينيا)) وزودها بمحرك بخارى طوره



السفينة ترينينا

بنفسه لتتج هذه السفينة في الابحار بسرعة ٢٤,٥ عقدة (العقدة: وحدة سرعة وتساوى ٨٥٢ كيلومتر / ساعة)، وفي نفس العام تم اختراع محرك الديزل وتم تطويره كوحدة قدرة عمليا في عام ١٨٩٨، وبدأ استخدامه

كمحرك دفع للسفن عابرة المحيط في عام ١٩١٠، وهو بداية عصر سفن

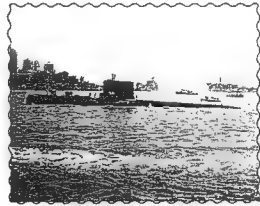
الديزل، وقد استحوذت محركات الديزل على اغلب سوق محركات دفع السفن لتمييزها اقتصاديا في استهلاك الوقود.

وفي عام ١٩٤٧ تم تركيب المحركات التوربينية الغازية الصغيرة (وهي توربينات تستخدم الغازات الساخنة مباشرة بدلا من البخار) في الزوارق ذات الحجم الصغير مثل زوارق خفر السواحل، وكانت مميزات هذه التوربينات من خفة الوزن وقلة الحيز الذي تشغله من أهم الاسباب التي دعت الى استخدامها في السفن الحربية.

وبعد الحرب العالمية الثانية، وظهر الطاقة النووية وامكانية استخدامها سليا وعسكريا، بدأ استخدام الطاقة الذرية كقوة دفع وكانت اول غواصة تعمل بالطاقة الذرية هي الغواصة (نوتيلاس) عام ١٩٥٦، وفي عام ١٩٥٩، تم تركيب محرك ذري للسفينة التجارية ((سافانا))، وتم بعد ذلك التوسع في استخدام الطاقة الذرية كقوة دفع للسفن والغواصات في التطبيقات العسكرية مع التطور في الافران الذرية وزيادة الامان لها، وقد ادى ذلك الى تطور السفن والغواصات من ناحية التصميم والاستخدام، فبالنسبة للغواصات، ونظرا لعدم حاجة المفاعلات النووية للاكسجين، فان ذلك مكن الغواصات من البقاء فترة طويلة جدا تحت الماء دون الصعود للسطح، اما بالنسبة للسفن، فأدى ذلك الى ظهور حاملات الطائرات العملاقة.



السفينة (سافانا)



الغواصة نوتيلاس

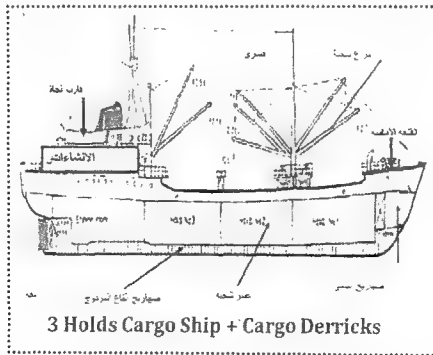
يمكن تقسيم السفينة إلى جزئين رئيسيين هما :-

١- **بدن السفينة:** أى هيكلها العام أو الغشاء الكلى للسفينة الذى يحوى أماكن مخصصة للبضائع المشحونة على السفينة وأماكن إعاشة طاقمها وأماكن تخزين المياه والوقود والمؤن ثم أخيرا الحيز الذى تشغله آلاتها ومعداتنا.

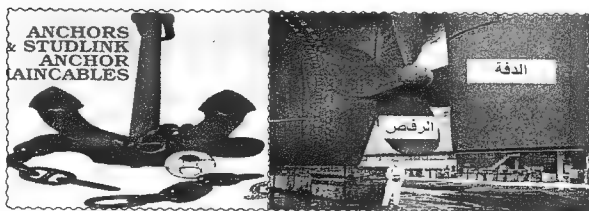
٢- **آلات السفينة:** ماكيناتها أو وسيلة دفعها وتسييرها والآلات المساعدة الأخرى مثل مولدات الكهرباء .

### وصف عام للسفينة:

- إن بدن السفينة هو الغشاء الكلى للسفينة ويقسم هذا البدن إلى فراغات متعددة بواسطة فواصل عرضية رأسية مانعة لنفاذ المياه تسمى القواطيع العرضية ثم بواسطة فواصل أفقية تمتد بطول السفينة أو بجزء منها وتسمى الأسطح.
- هذه الفراغات التى تمت بعد تقسيم بدن السفينة تستخدم فى تثبيت البضائع بداخلها وتسمى عنابر الشحنة .
- يخصص أحد الفراغات فى بدن السفينة لتركيب آلات السفينة فيه ويسمى بغرفة الآلات أو غرفة الماكينات وقد توجد غرفة الماكينات فى وسط السفينة (وقد بدأ يقل هذا الإتجاه حاليا) أو قد توجد غرفة الماكينات فى مؤخرة السفينة (وهو الإتجاه السائد حاليا).



- يصمم الجزء الأمامى لبدن السفينة والذي يأخذ شكلا منشوريا بحيث يشكل صهريج يملأ بمياه البحر ويسمى صهريج المقدم.
- يركب فى مقدمة السفينة وعلى كلا جانبيها قطعة من الحديد أقرب فى شكلها بالحربة تتصل ببدن السفينة بسلسلة طويلة من الحديد تسمى بجنزير المخطاف ومن وظائف هذا المخطاف إيقاف السفينة فى حالات الطوارئ إذا سمحت الأعماق أو عند الرباط .
- كذلك يوجد بمؤخرة السفينة صهريجا مشابها لصهريج المقدم يسمى صهريج المؤخر ويمكن تخزين مياه الشرب به .
- يثبت فى مؤخرة شكلا مستطيلا لوح من الصلب يدور حول محور رأسى يسمى بالدفة هى التى تتسبب فى تغيير إتجاه السفينة عند تحريكها يمينا أو يسارا.
- يبرز من مؤخرة السفينة عمود إدارة يثبت به مروحة تسمى برفاص السفينة لدفع السفينة للأمام أو الخلف حسب حركة الآلات .
- يبنى فوق حيز الماكينات وحوله من أعلى مايسمى بالإنشاءات وتشمل أماكن إعاشة الطاقم وغرفة القيادة التى تقع أعلى هذه الإنشاءات ووجهة الأمام وكذلك بعض المخازن الخاصة بالسفينة.

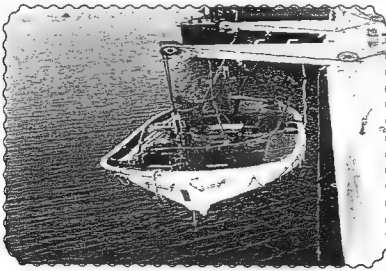


مخطاف السفينة

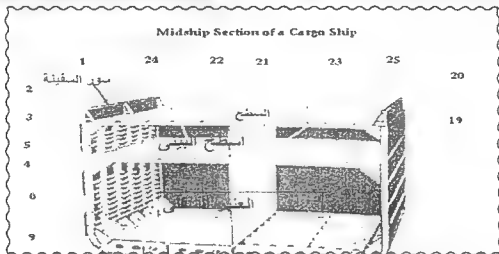
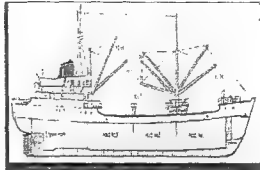
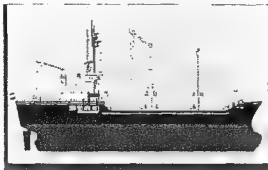
- ويبرز فوق الإنشاءات مدخنة السفينة التى غالبا مايرسم عليها شعار الشركة المالكة للسفينة وكذلك هوائيات اللاسلكى والرادارات وبعض الأنوار الخاصة بالملاحة.
- يوزع على السطح وأمام أوخلف كل فتحة عنبر صوارى أو عواميد تثبت عليها أذرع الشحنة

التي تستخدم فى رفع البضائع المراد شحنها من البر وإنزالها فى عنابر السفينة أو العكس ويوجد تحت كل ذراع شحنة الونش الخاص به.

- ولحماية طاقم السفينة أثناء إبحارها يبنى على جانبى السطح سور بارتفاع أكثر من المتر.
- لحماية السفينة ضد الفرق تبنى السفينة ولها قاعان - قاع خارجى وقاع داخلى - فإذا ثقب القاع الخارجى فإن المياه لاتصل إلى داخل عنابر السفينة ولكنها تنحصر فى الفراغ بين القاعين والذى يسمى بالقاع المزدوج الذى إلى العديد من الصهاريج تسمى بصهاريج القاع المزدوج حيث تملأ بماء البحر الذى يطلق عليه فى هذه الحالة ماء الصابورة لأنه يثقل السفينة أو قد تملأ بعض صهاريج القاع المزدوج بالوقود اللازم لتسيير السفينة.
- تزود كل سفينة بوسائل لإنقاذ الطاقم فى حالة غرق السفينة أو تعرضها لحادث يلزم طاقمها بمغادرتها مثل قوارب وعائمات النجاة ووسائل مكافحة الحريق ووسائل الإتصال وطلب النجدة.
- كما زودت السفن بوسائل تساعد على الملاحة وتحديد الإتجاهات كالبوصلات ومعرفة الأعماق كجهاز قياس الأعماق وكشف الأهداف مثل الرادارات .

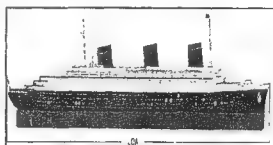
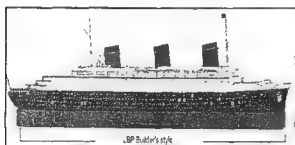
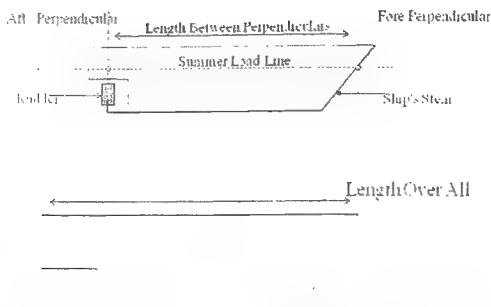


قارب نجاة



### أبعاد السفينة - الطول:

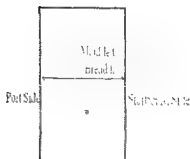
- **الطول الكلى ( L.O.A ) ( Length Over All ) :** وهو أقصى طول للسفينة وهو المسافة المحصورة بين أقصى نقطتين في مقدم السفينة ومؤخرها ، ويستغل هذا الطول الكلى لأغراض التراكي في الموانى فقط حيث يتم حجز طول الرصيف طبقا للطول الكلى.
- **الطول بين العمودين ( Length Between Perpendicular ) :** وهى المسافة بين العمود الأمامى ( Fore Penpendicular ) والعمود الخلفى ( After Perpendicular ) وتقاس هذه المسافة بين العمودين عند مستوى خط التحميل الصيفى ( Summer Draft ) ويستخدم هذا الطول لأغراض المعاهدات وأوراق السفينة الرسمية كالشهادات وخلافه.
- **العمود الأمامى ( Fore Perpendicular ) :** وهو خط رأسى وهمى يمر بنقطة تقاطع خط التحميل الصيفى ومقدمة السفينة ( Stem ).
- **العمود الخلفى ( After Perpendicular ) :** وهو الخط الرأسى الوهمى المار بنقطة تقاطع خط التحميل الصيفى وعمود الدفة ( Rudder Stock ).



### أبعاد السفينة - العرض:

#### ● أقصى عرض ( Maximum [Beam] Breadth )

( Extreme [Beam] Breadth ) : وهو أقصى عرض للسفينة ويقاس من خارج ألواح البدن Shell Plates جانب أيمن ( Starboard Side ) حتى خارج ألواح البدن جانب أيسر ( Port Side ).



#### ● العرض التشكيلي ( Moulded Breadth ) :

وهو أقصى عرض للسفينة ويقاس من داخل ألواح البدن جانب أيمن وحتى داخل ألواح البدن جانب أيسر.

● أقصى عمق ( Maximum [Extreme] Depth ) : وهو المسافة الرأسية المقاسة من أسفل لوح الأريئة ( Keel Plate ) وحتى أسفل ألواح السطح ( Deck Line ) عند منتصف السفينة.

● العمق التشكيلي ( Moulded Depth ) : وهو المسافة الرأسية المقاسة من أعلى لوح الأريئة وحتى أسفل ألواح السطح ( Deck Line ) عند منتصف السفينة.

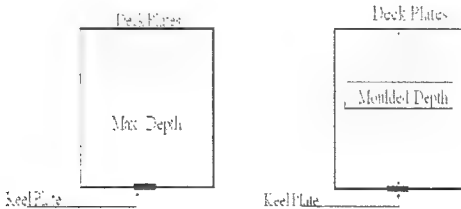
● الغاطس ( Draft ) : وهو المسافة الرأسية عند منتصف السفينة المقاسة من أسفل لوح الأريئة وحتى خط المياه .

ويوجد تدريج على مقدمة السفينة ومؤخرة السفينة ووسط السفينة على كلا الجانبين يوضح قيمة الغاطس التي تطفو عليه السفينة بالمقدمة والمؤخر.

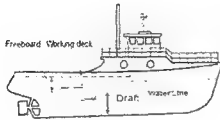
● الحد الحر ( Free Board ) : وهو المسافة الرأسية عند منتصف السفينة المقاسة من خط المياه وحتى أعلى خط السطح ( Deck Line ) أو حتى أسفل ألواح السطح .

العمق = الغاطس + الحد الحر

● الدرفلة ( Trim ) : الدرفلة هي الفرق بين قيمة (قراءة) غاطس المقدم و غاطس المؤخر ويقال أن للسفينة درفلة بالمؤخر إذا كانت قراءة غاطس المؤخر أكبر من غاطس المقدم والعكس.







### حمولات السفينة:

● **الحمولة الكلية ( G.T ) ( Gross Tonnage )** : وهو قياس الحجم الكلى للسفينة والذي يتم تحديده طبقا للمعادلة المنصوص عليها فى الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ .

وكانت تسمى قديما بالحمولة الكلية المسجلة ( G.R.T ( Gross Register Tonnage ) وكانت تحدد بمعرفة كل دولة طبقا لما شرعته من قانون فى هذا الصدد وكانت تختلف للسفينة الواحدة من دولة لأخرى ولذلك رؤى توحيد عملية القياس عالميا بالمعادلة المذكورة فى نص المعاهدة.

● **الحمولة الصافية ( NT ) ( Net Tonnage )** : وهى قياس لقدرة الإستيعاب المنتج للسفينة ويتم تحديدها طبقا للمعادلة المنصوص عليها فى الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ .

وكانت تسمى قديما بالحمولة الصافية المسجلة ( N.R.T ( Net Register Tonnage ) وكانت تحدد بمعرفة كل دولة طبقا لما شرعته من قانون فى هذا الصدد وكانت تختلف للسفينة الواحدة من دولة لأخرى ولذلك رؤى توحيد عملية القياس على المستوى العالمى بالمعادلة المذكورة فى نص المعاهدة.

● **الإزاحة الخفيفة ( Light Displacement )** : وهى وزن حديد السفينة وآلاتها ومعداتنا فقط وهى هامة جدا عند حساب إتران السفينة وعند بيع السفينة للتخريد (Demolition).

● **الإزاحة الكلية للسفينة ( Full (Loaded) Displacement )** : وهى وزن حديد السفينة وآلاتها ومعداتنا بالإضافة إلى كل ماتحمله من بضائع ووقود وتموينات وزيت وأوزان مجهولة عندما تكون السفينة على خط التحميل الصيفى وهى فى ماء البحر ويعبر عنها بالطن المترى.

- **الحمولة الوزنية (الحمولة الساكنة) ( Dead Weight )** : وهى مجموع ما تحملها السفينة من بضائع (Cargo) ووقود ( Fuel ) وزيوت ( Lub.Oil ) وتموينات (Stores) ومياه عذبة ( Fresh Water ) وأى أوزان أخرى مجهولة ( Constant ) ويعبر عنها بالطن المترى ( Metric Tons ) وذلك حتى تغطس السفينة لمستوى خط التحميل الصيفى فى المياه المالحة.
- **الحمولة الوزنية ( الساكنة ) للبضائع ( Cargo Dead Weight )** : وهى وزن ماتحملها السفينة من بضائع فقط حتى تصل إلى خط التحميل الصيفى فى المياه المالحة.

**الإزاحة الكلية = الإزاحة الخفيفة + الحمولة الوزنية الساكنة**

**سعة السفينة:**

- **سعة السفينة للحبوب ( Grain Capacity )** : وهو حجم عنابر السفينة التى يمكن شحنها بالحبوب السائبة وتقاس من داخل ألواح البدن جانب أيمن وحتى داخل ألواح البدن جانب أيسر ومن ألواح القاطوع العرضى فى مقدم العنبر وحتى ألواح القاطوع العرضى فى نهاية العنبر ومن أعلى أرضية العنبر حتى أسفل ألواح السطح ويعبر عنها بالقدم المكعب أو المتر المكعب.

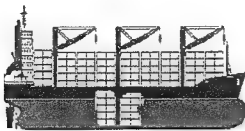
- **سعة السفينة للبالات ( Bale Capacity )** : وهو حجم عنابر السفينة التى يمكن شحنها بالبالات وتقاس من الحافة الداخلية العيدان جانب أيمن وحتى الحافة الداخلية للعيدان جانب أيسر ومن حافة تقويات القاطوع العرضى فى مقدم العنبر وحتى حافة تقويات القاطوع العرضى فى نهاية العنبر ومن أعلى أرضية العنبر حتى أسفل الكمرات العرضية أسفل ألواح السطح ويعبر عنها بالقدم المكعب أو المتر المكعب.

**( ١ متر مكعب = ٢٥٣١٥ قدم مكعب )**

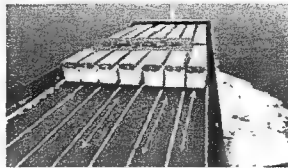
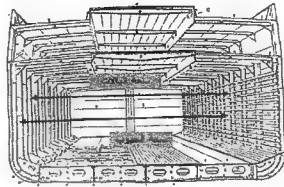
- **سعة السفينة للحاويات ( Container Capacity )** : وهى عدد الحاويات المكافئة للحاوية عشرون قدما ( TEU ) ( Twenty Equivalent Unit ) والتى تستطيع أن تحملها السفينة سواء فى عنابرها أو على سطحها.

- **سعة السفينة للسيارات أو التريلات ( Trailers and Cars Capacity )** : وهى عدد السيارات أو التريلات التى يمكن أن تشحنها السفينة فى جراجاتها وعلى أسطحها.

وقد يمكن التعبير عن ذلك بعدد الأمتار الطولية المستخدمة ( Linear Meter ) فى ترصيص هذه السيارات والتريلات فى حواري أو ممرات ( Lanes ).



سعة السفينة للحاويات



### ● معامل التستيف Stowage Factor

هو الحيز من فراغ السفينة مقاسا بالمتر المكعب (أو القدم المكعب) الذي يشغله طن واحد من البضاعة عند شحنه على السفينة ولكل نوع من أنواع البضائع المشحونة معامل تستيف خاص به.

### ● التحميل المسموح به على الأسطح Permissible Load

هو عدد الأطنان التي لايجب تجاوزها على المتر المربع الواحد عند الشحن على الأسطح ويعبر عنه بالطن لكل متر مربع.

### ● معدل التهوية (Capacity) Ventilation Rate

معدل التهوية هو عدد مرات تغيير كل هواء العنبر وهو فارغ في الساعة الواحدة

كأن يقال معدل التهوية لهذا العنبر = ٢٤ مرة / ساعة .

## ٤٢ علامة بليمسول وخطوط ومناطق التحميل Plimsoll Mark, Load Lines & Zones

● ترسم على جانبي السفينة عند منتصفها دائرة يمر في منتصفها خط أفقى . ويرسم أمامه لجهة المقدمة مجموعة من الخطوط الأفقية التى تحدد مستوى خط الماء الذى لايجب أن تتعداه السفينة طبقا للمكان والزمان الموجودة فيه وهذه الخطوط ترمز إلى :

- خط التحميل فى المياه الإستوائية (T TROPICAL) .
- خط التحميل الصيفى (S SUMMER) .
- خط التحميل الشتوى (W WINTER) .
- خط التحميل فى شمال الأطلنطى شتاء (WNA Winter North Atlantic) .
- خط التحميل فى المياه العذبة (F FRESH) .
- خط التحميل فى المياه العذبة الإستوائية (TF TROPICAL FRESH) .

يتغير غاطس السفينة بتغير نوع المياه سواء مالحة أو مياه عذبة كذلك يتغير بتغير فصول السنة وأيضاً بتغير المكان وتحدد هذه العلامة الخطوط التى تحدد مستوى الغاطس فى كل مكان أو زمان .



## الفصل الثانى

### أنواع السفن

#### أنواع السفن:

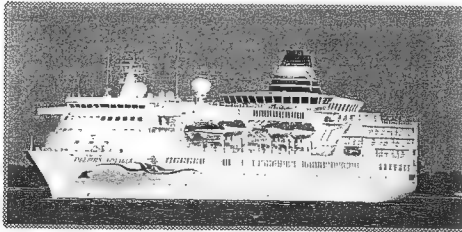
- سفن تجارية .
- سفن خدمات .
- سفن حربية .

#### السفن التجارية:-

يوجد عدة أنواع من السفن التجارية وفيما يلى توضيح لكل نوع على حدى منها :

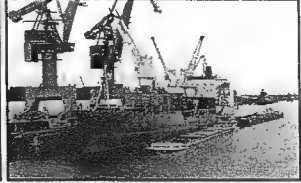
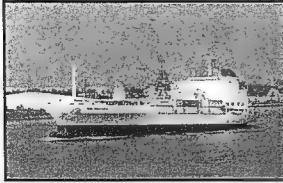
##### ١- سفن نقل الركاب :

وتختلف احجامها حسب مناطق تشغيلها والمواني التي تتردد عليها ومنها ما هو صغير لا تتجاوز حمولتها عدد محدود من الأشخاص ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهزة بكافة وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة والرحلات أساسا وذلك النوع الضخم من سفن الركاب .



## ٢ - سفن البضائع العامة (السفن التقليدية) (Conventional Ships (General Cargo Ships):

وهي تنقل بضائع متعددة وغير محددة



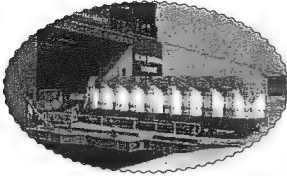
### المواصفات :

- (١) تتراوح حمولتها بين ١٠٠٠ - ٢٠٠٠٠ طن.
- (٢) ذات سرعة متوسطة بين ١٠ - ١٨ عقدة.
- (٣) يقسم بدنها الى العديد من الفراغات ( عنابر الشحنة ).
- (٤) غالبا ما يوجد بها أسطح بينية Tween Decks .
- (٥) قد يوجد بها بعض الفراغات ( العنابر ) المبردة للشحنات المجمدة.
- (٦) كان يوجد بالسفن القديمة منها صهاريج عميقة لشحن السوائل والزيوت والشحومات.
- (٧) تزود السفينة بأذرع الشحنة أو الروافع والأوناش الخاصة بها للشحن والتفريغ.
- (٨) يمكن شحن بعض الشحنات أو الحاويات على السطح .

## ٣ - سفن الوحدات النمطية ( الطباي ) Pallet » hips

تتميز بوجود فتحات جانبية الى جانب فتحات عنابر متسعة لتسهيل عمليات التداول كما ان البضائع المراد شحنها تستف على طباي مسبقا وتتم عمليات التستيف داخل السفينة باستخدام رافعات شوكه لتتيح مرونة واستفاده بحجم الفراغ باحسن درجه وهناك ايضا قياسات دوليه متفق عليها لمختلف احجام طباي الشحن .....ويشوب هذا النوع من السفن انها لا تستوعب سوى البضائع نمطية الشكل كالصناديق أو الكراتين و الاجوله اما البضائع غير منتظمة الشكل فلايمكن شحنها على متن هذه السفن .

## ٤ - السفن حاملات الصندل Barges ships



وهي تطور لسفن الحاويات وتقوم بنقل الحاويات العائمة و المساهم بالصندل وبرغم تكلفتها الا انها لا تحتاج الى ارضه خاصه بها فيمكنها تفريغ حمولتها بمجرد وصولها الى منطقة المخطاف خارج الميناء لتقوم لنشات قطر بقطر الحمولة المفرغة إلى الميناء إلا أن هذه السفن لم تحقق الانتشار بعد .

### ● ويوجد منها نوعين : الأول lash ships

تكون السفينه مجهزه بفتحه بالمؤخره مزوده بونش حاويات متحرك له قدره على رفع الاوزان الثقيله حتى ٥٠ طن وتستطيع السفينه شحن ٨٠ صندل أو اكثر.

#### المواصفات :

- ١ - تتميز بالعديد من الأسطح التي لايقطعها قواطع عرضية حيث تشبه الجراج متعدد الأدوار.
- ٢ - تتصل الأسطح فيما بينها إما بمصاعد أو بمنحدرات تتحرك عليها السيارات.
- ٣ - قد يوجد مجموع من الأسطح المتحركة لتناسب إرتفاع السيارات المتحركة.
- ٤ - قد يوجد بها فتحة بالمقدم أو المؤخر أو بالإثنين تزود بمعبر قوى تتحرك عليه السيارات محملة بالبضائع .
- ٥ - تدخل البضائع السفينة فى وضع أفقى لذلك يسمى هذا بالشحن الأفقى.
- ٦ - تزود السفينة بصهاريج على الجانبين تسمى بصهاريج الإمالة بهدف جعل السفينة فى وضع رأسى معتدل.
- ٧ - تزود السفينة بنظام تهوية ذو كفاءة عالية لضمان طرد عادم السيارات.

### ● والنوع الآخر منها يسمى نحلة البحر sea bee

وهي نوع متطور من حاملات الصنادل تتمكن من شحن عدد اقل بحمولات اعلى.

## ٥ - سفن الدرجة (Roll on-Roll-off Ships (RO-RO



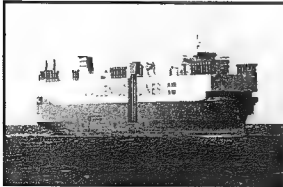
تستخدم في نقل البضائع المحملة على السيارات أو الجرارات أو المقاطير بحيث يتم إيقافها داخل العنابر و عند الوصول لميناء التفريغ يتم سحبها مباشرة لتخرج الى الطرق البرية ثم لمكان التسليم... هذا النوع من السفن مزود بفتحات في المؤخرة أو المقدمة أو كليهما تكون الفتحات متسعة لتسمح بدخول الجرارات وتزود السفن

بمساعد ومزلقات تتحمل الحمولات العاليه و الاوزان الثقيله كما صممت هذه السفن لتحقيق وفرة في وقت الشحن والتفريغ لكنها لم تثبت جدوى اقتصاديه الا لدى كبرى شركات السيارات .

### المواصفات :

- ( ١ ) تتميز بالعديد من الأسطح التي لايقطعها قواطيع عرضية حيث تشبه الجراج متعدد الأدوار.
- ( ٢ ) تتصل الأسطح فيما بينها إما بمصاعد أو بمنحدرات تتحرك عليها السيارات.
- ( ٣ ) قد يوجد مجموع من الأسطح المتحركة لتناسب إرتفاع السيارات المتحركة.
- ( ٤ ) قد يوجد بها فتحة بالمقدم أو المؤخر أو بالإثنين تزود بمعبر قوى تتحرك عليه السيارات محملة بالبضائع من وإلى السفينة .
- ( ٥ ) تدخل البضائع السفينة فى وضع أفقى لذلك يسمى هذا بالشحن الأفقى.
- ( ٦ ) تزود السفينة بصهاريج على الجانبين تسمى بصهاريج الإمالة بهدف جعل السفينة فى وضع رأسى معتدل بصفة دائمة.
- ( ٧ ) تزود السفينة بنظام تهوية ذو كفاءة عالية لضمان طرد عادم السيارات.

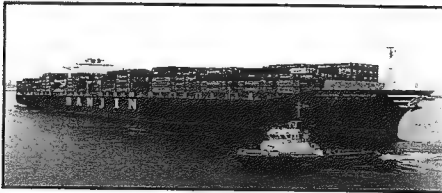
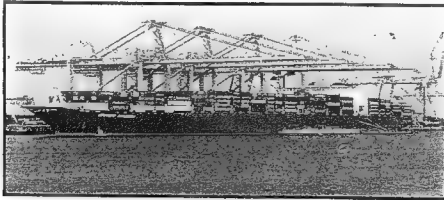
## ٦ - سفن نقل السيارات :





## ٧ - سفن نقل الحاويات (الكونتینرات) Container ships

- تعد سفن الحاويات من أكثر السفن انتشارا في وقتنا الحالي تستخدم لنقل البضائع على شكل حاويات ذات أبعاد محددة لذلك تعتبر سفينة تجارية لنقل كافة أشكال البضائع بين العالم .
- تمتاز بأنها الحل العبقري لعمليات تداول البضائع حول العالم لأنها الأقل تكلفة والحاوية عبارة عن صندوق معدني بفتحة جانبيه وتمتاز الحاويات بتعدد انواعها واحجامها .
- تتم عملية تستيف البضائع داخل الحاويات في اماكن انتاجها ولا تفتح الحاوية الا عند وصولها الى مكان مستورها وبذلك لا تتعرض البضائع للتلف أو السرقة . لكن هناك بعض السفن تتبع قياسات اقل تبعا لظروف خطوطها الملاحية و ايضا توجد انواع متخصصة من الحاويات مثل التلاجات وحاويات السوائل وظهر مؤخرا حاوية متخصصة في نقل العصائر .
- بدأ استخدام الحاويات في أواخر القرن العشرين بنقلها على سفن البضائع العامة ثم تطورت ببناء سفن خاصة بها عنابرها عبارة خلايا حيث تنزل الحاوية من فتحة العنبر مباشرة الى قاعده تسندها اربع قضبان حديدية هي جزئ من بناء السفينة مخصصين لتسند أو تمهبط الحاوية عليهم ويتم انزال الحاوية تلو الاخرى على هذه القضبان اى انها لن تحتاج الى تستيف .



## المواصفات :

- ( ١ ) تتميز بالسرعات العالية فوق العشرة عقدة .
- ( ٢ ) ذات حجم كبير وحمولة كبيرة .
- ( ٣ ) لا يوجد عليها روافع حيث تعتمد على روافع الميناء .
- ( ٤ ) لا يوجد بها أسطح بينية .
- ( ٥ ) يمكنها شحن أعداد كبيرة من الحاويات على السطح .
- ( ٦ ) يوجد بها العديد من صهاريج الصابورة التي تزود السفينة بالإتزان اللازم .
- ( ٧ ) تزود بمعدات تربيط وتثبيت للحاويات تمنعها من التحرك أثناء تمايل السفينة نتيجة الأمواج
- ( ٨ ) بعض السفن الكبيرة منه مزودة بخلايا تساعد على سرعة الشحن وتقلل من وجود معدات التربيط .
- ( ٩ ) غالبا ماتعمل هذه السفن على خطوط منتظمة أى بين موانئ ثابتة فى مواعيد محددة مسبقا

## ٨ - حاملات الصب الجاف Bulk cargo ships



مخصصة لنقل البضائع دون تعبئه أو تستيف تقوم بشحن المواد الخام الثقيله أو الحبوب أو السكر وما يشابه .. وغالبا ما تتكون من سطح واحد أو سطحين ولا تحتاج لتمويه كهربائي ويراعى في تصميمها سهولة عمليات الشحن والتفريغ لذا غالبا ما تكون غرفة الماكينات في المؤخرة حتى تتيج فراغا ممتدا للبضائع وتقسّم طوليا الى عنابر متسعه وتغطى العنابر بغطائات من الفولاذ ويمتد القاع المزدوج بطول السفينه من المقدمة وحتى المؤخرة ويكون مرتفعا في السفن التي تحمل الخامات الثقيلة ذات الكثافة العاليه وذلك لرفع مركز ثقل السفينه للوصول لاتزان آمن ويمكن ملئ القاع المزدوج بماء الصابوره في الرعلات الفارغه للمحفاظ على اتزان السفينه اما في السفن التي تحمل بضائع ذات كثافه أقل كالحبوب لا يلزم الأمر بناء قاع مزدوج مرتفع ولكن تزود الجوانب من أعلى بفناطيس جانبيه تسهل تفريغ البضاعه بالشفط أو الجرف الآلي كما يجوز استخدامها لما الصابوره .

## المواصفات :

- (١) تتراوح حمولتها بين ١٥٠٠٠ - ٢٠٠٠٠ طن.
- (٢) لا يوجد بها اسطح بينية.
- (٣) تقع الإنشاءات فى مؤخرة السفينة.
- (٤) لها فتحات عنابر كبيرة نسبيا لتساعد على سرعة وسهولة التفريغ .
- (٥) بعض هذه السفن تزود بروافع ذات قدرة رفع ٢٥ طن والتي يمكن تزويدها بكباشات للتفريغ.
- (٦) تصمم اجناب العنابر بحيث تكون جدرانها منزلة للداخل عند أسفل العنابر حتى تتدرج البضائع جهة منتصف العنبر وبذلك يتمكن الكباش من تفريغها.
- (٧) تتعرض هذه السفن نظرا لطولها لإجهادات طويلة شديدة فى البحر المضطرب.

## وتقسم هذه السفن إلى فئات كما يلي :

- أ - الحجم الصغير والمتوسط الذى يمكنه ارتياد معظم الموانى والمرور من كل القنوات ( Handy Size ) .
- ب - الحجم أكبر من الصغير والذى لايتجاوز عرض السفينة ٢٢، ٢٤ مترا وبذلك يمكن للسفينة عبور قناة بنما ويطلق على هذا الحجم ( Panamax ) .
- ج - الحجم الأكبر والذى يسمح غاطس السفينه فيه بعبور قناة السويس ويسمى ( Suesmax )
- د - الحجم الكبير جدا والذى لايمكنه عبور قناة السويس ويسمى ( Capesize )

## ٩- ناقلات البترول Tankers

● تستخدم فى شحن ونقل السوائل البترولية و اي سائل اخرى وقد تم تصميمها لشحن السوائل البترولية الى خزاناتها مباشرة عن طريق خطوط انابيب السفينه كما ان احجامها وعلاقه ببعض هذه السفن تصل حمولتها الى النصف مليون طن أو أكثر وتتميز هذه الناقلات بوجود غرفة المحركات بمؤخرة السفينه وفوقها قمرات الطاقم بحيث يصبح فراغ البضاعة ممتد وغير منفصل ويتم تقسيم هذا القاع بعدة قواطيع طوليه وعرضيه الى صهاريج متعددة وتفصل بين الصهاريج وغرفة الماكينات غرفة فارغة يبلغ طولها ١٥٠ سم لمنع تريب حرارة غرفة المحركات للسوائل المشحونة .

- ومن جه أخرى تقسم عنابر السفينة عرضيا بقاطوعين طوليين من الأمام الى الخلف بحيث يقسم كل صهريج الى ثلاث اجزاء محكمة وموانعه لمرور السوائل فيما بينها .
- ويجوز في بعض الناقلات ان تكون صهاريج المنتصف متسعة بحيث تحمل كل الحمولة بينما تستخدم صهاريج الأجناب لماء الصابورة في رحلة العودة .
- يطلق لفظ ناقلة على كل سفينة تقوم بنقل السوائل .

### الوصف العام :

- ( ١ ) تتراوح حمولتها ما بين ١٠٠٠ الى نصف مليون طن.
- ( ٢ ) يقسم البدن إلى العديد من الصهاريج وذلك بواسطة عدد ٢ قاطوع طولى والعديد من القواطيع العرضية .
- ( ٣ ) غالبا ما تكون الصهاريج الجانبية أصغر من الصهاريج التى فى المنتصف.
- ( ٤ ) تزود الناقله بعدد ٢ رافعة وذلك بهدف رفع خرطوم الشحن وتثبيتته فى خطوط شحن السفينة
- ( ٥ ) تزود السفينة بمضخات ذات قدرة عالية لتفريغ شحنة السفينة من السوائل.
- ( ٦ ) تزود الصهاريج بفتحات صغيرة تكفى لمرور الأشخاص للقيام بعمليات الإصلاح والصيانة اللازمة داخل الصهاريج.
- ( ٧ ) تزود الصهاريج بأجهزة قياس لقياس درجة حرارة السائل وأخرى لقياس إرتفاع الفراغ أعلى سطح السائل حتى يمكن معرفة كمية السائل المشحون.
- ( ٨ ) تزود الصهاريج بماكينات للغسيل لتنظيف الصهاريج بعد كل شحنة وقد يستعمل ماء البحر لذلك ، أما اذا استخدم خام البترول فى الغسيل فيسمى هذا النظام ( الغسيل بخام البترول ) ( Crude Oil Washing (COW
- ( ٩ ) قد تخصص بعض الصهاريج لملئها بماء الصابورة ولذلك فى لاتصل بخطوط شحن البترول وفى هذه الحالة تسمى بصهاريج الصابورة المعزول Segregated Ballast Tanks (SBT
- ( ١٠ ) حديثا أصبحت الناقلات تزود بما يعرف باسم ” نظام الغاز الخامل ” ( Inert Gas System (IGS والذي يعمل على ملأ الصهاريج بالغاز الخامل أثناء التفريغ بدلا من الهواء الذى قد يساعد على حدوث الحرائق.

(١١) يخصص عدد ٢ صهاريج جهة مؤخرة الناقله وذلك لى يزن بها ماء الفسيل الذى يكون غالبا ملوثا بالزيوت البترولية وتسمى صهاريج القاذورات Slop Tanks وذلك لتفادى إلقاء هذه المياه الملوثة فى البحر.

(١٢) تتصل صهاريج الشحنة فيما بينها بشبكة من المواسير تمتد بطول السفينة عند قاع السفينة تسمى " خطوط القاع " Bottom Lines كما تتصل عرضيا بمواسير تسمى خطوط القاع العرضية Cross-over Lines ، وبذلك يمكن ملأ أو تفريغ أى صهريج عن طريق أى من خطوط القاع الطولية وخطوط القاع العرضية.

(١٣) تمتد بعض خطوط المواسير عرضيا على سطح السفينة من جانب أيمن وحتى جانب أيسر وتسمى بخطوط الشحن Manifolds والتي توصل بها خطوط الشحن أو التفريغ الموجودة على البر.

(١٤) كما يمتد طوليا على سطح السفينة خطوط من المواسير تسمى بخطوط السطح Deck Lines والتي يتصل كل منها بأحد خطوط الشحن Manifolds .

(١٥) يتصل كل من خطوط السطح بما يقابله من خطوط القاع الطولية بخط مواسير رأسى يمر خلال سطح الناقله وتسمى هذه الخطوط الرأسية " المساقط " Drops .

(١٦) تتصل كل من خطوط السطح وخطوط القاع بمضخات السفينة التى توجد فى حيز خاص يسمى غرفة الطلمبات .

(١٧) الخطوط الرأسية التى تصل بين المضخات وخطوط السطح تسمى " الروافع " Risers

(١٨) يركب العديد من البلوف (الصمامات) Valves على جميع خطوط المواسير وفى العديد من الأماكن وذلك للتحكم فى مسار السائل المشحون أو المفرغ .

## شحن الناقله Loading Operation

١- يتم وصل خطوط الشحن البرية Shore Lines بخطوط شحن السفينة Manifolds

٢ - يمر السائل من البر الى خطوط شحن السفينة ومنها الى خطوط السطح ثم عن طريق المساقط رأسيا لأسفل الى خطوط القاع العرضية ثم عن طريق خطوط القاع العرضية يتم توجيه السائل الى الصهاريج المخصصة للشحن .

- ٣ - يتم التحكم فى مسار السائل عن طريق مجموع البلوف ( الصمامات ) .
- ٤ - بواسطة أجهزة القياس المركبة على كل صهريج يتم متابعة ارتفاع السائل فى كل صهريج مع مراعاة أن لايزيد ارتفاع السائل فى أى صهريج عن ٩٨ ٪.
- ٥ - يسمح بخروج الهواء أو الغاز الخامل من الصهاريج عن طريق ماسورة خاصة ترتفع فوق السطح بمسافة كافية بحيث تسمح للأبخرة البترولية بالتشتت بعيدا عن سطح الناقلة.
- ٦ - يتم الشحن فى البداية بمعدلات قليلة حتى يتم التأكد من أن السائل يصل الى الصهاريج المخصصة للشحن وأنه لا يوجد هناك أى تريب ينتج عنه تلوث ثم يزداد معدل الشحن بعد ذلك
- ٧ - عند المراحل النهائية لعملية الشحن تخفض المعدلات مرة أخرى حتى لا يحدث تسرب للبترو ل مسبا تلوث البحار.
- ٨ - يجب ان تم عملية الشحن تحت مراقبة جيدة وتنظيم دقيق بين محطة الشحن على البر وطاقم الناقلة وذلك عن طريق استخدام أجهزة اتصال محمولة لتفادى حدوث أى تلوث.

### تفريغ الناقلة Loading Operation

- ١ - يتم وصل خطوط الشحن البرية Shore Lines بخطوط شحن السفينة Manifolds
- ٢ - يتم تجهيز طلبات السفينة استعدادا للتفريغ .
- ٣ - يتم ترتيب خطوط السفينة طبقا للصهاريج التى سوف يتم تفريغها أولاً وذلك باستعمال مجموعة البلوف.
- ٤ - يتم توصيل المضخات بخطوط القاع الطولية حيث تبدأ المضخات فى سحب السائل من الصهاريج عن طريق خطوط القاع العرضية ومنها الى خطوط القاع الى المضخات ومنها عبر خطوط الروافع الى خطوط السطح ثم الى خطوط الشحن على السفينة ومنه الى خطوط البر حيث يتم استقبال السائل المفرغ فى صهاريج ضخمة على البر .
- ٥ - يتم تشغيل نظام الغاز الخامل حتى يملأ الفراغ أعلى السائل المفرغ بالغاز الخامل بدلا من الهواء
- ٦ - إذا كانت السفينة تقوم بتفريغ خام البترول فيتم تشغيل ماكينات الغسيل بخام البترول بحيث تتم عملية غسيل الصهاريج جنباً الى جنب مع عملية التفريغ .

- ٧ - يتم التفريغ بمعدلات بسيطة عند بدء التفريغ بحيث يتم التأكد من أن السائل يتم تفريغه من الصهاريج المخصصة للتفريغ أولاً وأنه ليس هناك أى تسريب ينتج عن تلوث للبحر.
- ٨ - يتم زيادة معدلات التفريغ حتى قرب الإنتهاء ثم يخفض مرة ثانية حيث انخفض مستوى السائل بالصهرج.

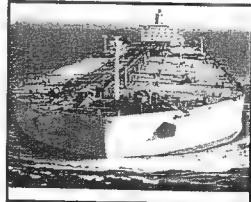
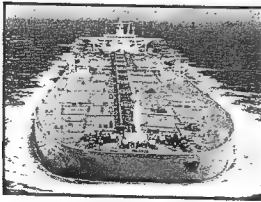
### أنواع الناقلات TYPES OF TANKERS

بعض الناقلات تخصص لشحن المنتجات البترولية مثل الجازولين والبولار والنفثا وتتراوح حمولة هذه السفن ما بين ١٥٠٠٠ الى ٥٠٠٠٠ طن وتسمى بناقلة منتجات نظيفة أو ناقلة منتجات بترولية. ولكن السفن التى تقوم بنقل خام البترول فتتراوح حمولتها بين ٥٠٠٠ الى نصف مليون طن وتقسم الى :

أ - صغيرة وتسمى بناقلات خام البترول.

ب- اذا زادت حمولة السفينة عن ١٢٠ ألف تسمى بناقلة خام ضخمة جدا " Very Large Crude Carrier

ج- اذا زادت حمولة السفينة لدرجة أكبر سميت بناقلة خام بترول عملاقة " Ultra Large Crude Carrier



### ١٠- الناقلات المشتركة (Ore-Bulk-Oil Carriers (OBO))

- يمكنها شحن الخامات والصب والزيت .
- ينتج من امتزاج ناقلات الصب الجاف والصب السائل هذا النوع من الناقلات والهدف من ذلك

تحقيق أكبر قدر من الاستفادة من تشغيل هذه الناقلات والاختلاف بينها وبين سفن الصب هو ان السطح الخارجي للبدن مزود من الجوانب .

#### المواصفات :

- ( ١ ) هذا النوع مشتق من سفن البضائع الصب الجافة.
- ( ٢ ) تتراوح حمولتها من ٧٠٠٠٠ - ٢٠٠٠٠٠ طن.
- ( ٣ ) مصممة لكي تنقل خامات المعادن أو الحبوب أو البترول ومنتجاته .
- ( ٤ ) تصمم عنابرها بحيث تتصل بشبكة من المواسير يمكن عن طريقها تفريغ الشحنات السائلة (البترول ومنتجاته).
- ( ٥ ) تزود العنابر بماكينات غسيل حتى يمكن غسل هذه العنابر بعد تفريغ شحنات البترول.
- ( ٦ ) لا يوجد عليها روافع ولكنها تعتمد على تسهيلات الموانئ فى الشحن والتفريغ.

### ١١ - ناقلات الغاز البترولى المسال Liquefied petroleum gas

وهو غاز من منتجات الغازات البترولية ويستخدم بشكل واسع فى صناعة البتروكيماويات وينقل مبرد وتحت ضغط مثل غاز البوتين والبروبان وغاز الإيثيلين .



تصمم هذه السفن لنقل الغازات المسالة وحتى تبقى هذه الغازات فى حالة سائلة فإنه يجب نقلها تحت ضغط أو مبردة حتى درجة أقل قليلا من درجة الغليان.

- تنقل هذه الناقلات الغازات البترولية المسالة عند درجات حرارة تتراوح بين - ٤٥ الى - ٧٠ درجة ما تحت الضغط وهى غير موجودة حاليا وإما تحت الضغط والتبريد معا حتى تحافظ على الغازات فى صورتها السائلة طوال رحلة النقل ولذلك يجب ان تكون الصهاريج قوية حتى تتحمل الضغط العالى الذى يتعرض له للسائل لكى يبقى فى صورة سائلة بالإضافة إلى وجود نظام



خاص بالتبريد يجمع الأبخرة المتصاعدة من السائل المشحون ويعيد تكثيفها بالتبريد وإعادتها الى الصهاريج مرة أخرى.

والنوع الثالث من هذا السفن وهو الأكثر شيوعا فى السفن التى تنقل الغازات تحت التبريد فقط ولذلك يجب ان تزود هذه السفن بأنظمة تبريد عالية الكفاءة جدا حيث تجمع الأبخرة المتصاعدة من السائل ويعاد تكثيفها واعادتها مرة ثانية الى الصهاريج.

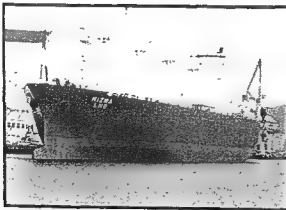
وفى الأنواع الثلاثة السابقة يجب أن تغلف الصهاريج بمادة عازلة حتى تحافظ على برودة السائل المنقول كما تزود هذه الصهاريج بأجهزة قياس درجة الحرارة وبعض التجهيزات الأخرى التى تناسب هذا النوع من النقل والتى تساعد أيضا على عمليات الشحن والتفريغ من حيث تبريد الصهاريج لإستقبال السوائل الشديدة البرودة والتعامل مع الأبخرة المتصاعدة منه خلال التبريد. وتحاط الصهاريج ب فراغات عند الأجناب .

وهناك نوعان رئيسيان من الغازات المسالة المنقولة وهما :-

– الغاز البترولى المسال Liquefied Petroleum Gas

– الغاز الطبيعى المسال Natural Liquefied Gas

## ١٢ - ناقلات غاز طبيعى مسال Liquefied natural gas



وهو الغاز المستخرج من حقول الغاز (دون معالجة) وينقل تحت ضغط وتبريد فى صهاريج خاصة .

تنقل هذه الناقلات الغازات الطبيعية المسالة عند درجات حرارة تتراوح بين - ١٦٢ درجة وهى تشحن عند نفس درجة الحرارة ونظرا لشدة انخفاض درجة الحرارة فانه لايمكن

التصرف مع الأبخرة المتصاعدة من السائل سواء بالحفاظ عليها تحت الضغط أو بإعادة تكثيفها بالتبريد فلذلك يتم تجميعها واستخدامها كوقود للسفينة .

ولكن يبقى أن يبطن بدن الصهاريج وخطوط الشحن بنوع من السبيكة المعدنية التي يمكنها مقاومة برودة السائل الشديدة كما تصنع المضخات من معدن خاص لنفس الغرض وتوضع هذه المضخات في قاع كل صهريج .

في نهاية التفريغ يترك جزء من السائل يستعمل في تبريد الخطوط والصهاريج قبل رحلة الشحن التالية والتي يجب تبريدها حتى حوالى - ١٢٠ درجة قبل ان يسمح بملئها بالشحنة الجديدة هذا النوع من الناقلات يتميز بتجهيزات خاصة جدا لتلافي خطورة هذا الغاز السريع الإشتعال والذي يشحن وينقل عند درجات حرارة منخفضة جداً منها احاطة صهاريج الشحنة بصهاريج مياه صابورة من جميع الإتجاهات ولايسمح بالهواء اطلاقاً بالترب إلى الصهاريج .

#### ● تطور ناقلات الغاز الطبيعي :

ان احدث ناقلات الغاز الطبيعي تم بنائها عن طريق دولة قطر وهما نوعان :

١- Q Flex : وتصل حمولتها الى ٢١٥ الف م<sup>٣</sup>



٢- Q Max : وتصل حمولتها الى ٢٦٠ الف م<sup>٣</sup>



### ١٣- سفن نقل الكيماويات Chemical Tankers

تخصص لسفن الكيماويات وهي سفن متخصصة جدا في هذا المجال نظرا لخطورة هذه المواد التي هي في معظمها أحماض أو قلويات شديدة التركيز والتي تشكل خطورة شديدة على بدن الناقلة أو الطاقم أو البيئة وهي ذات طبيعة خاصة وتصميم خاص للتغلب على خطورة هذه الشحنات .



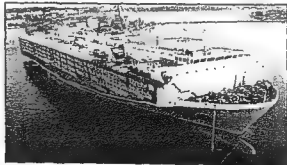
Chemical carrier with Edible Oil Tanks on Deck



6 Edible Tanks on Deck

### ١٤- سفن نقل الحيوانات الحية Live Stick Carriers

وهي مصممة لنقل الحيوانات الحية ومقسمة الى خلايا توضع بها الحيوانات ومجهزة بالتهوية والاضاءة والمياه والأكل ووسائل النظافة والكشف على الحيوانات اثناء الرحلة وتختلف سفن نقل الخيول والجمال والابقار عن السفن ناقلة الاغنام بالنسبة لسعة وارتفاع الخلايا .



## ١٥ - سفن التلاجات Refrigerator ships

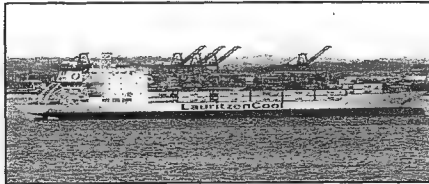
وهى مخصصة لنقل البضائع السريعة العطب والتي تستلزم درجة تبريد معينة خلال الرحلة البحرية مثل الفواكه والخضراوات واللحوم والاسماك ومشتقات الألبان وهذه السفن مزودة بآلات تبريد وعناصر ذات حوائط ممهدة بمواد عازلة وتتفاوت درجة التبريد حسب نوع البضاعة.

### خصائص سفن التلاجة:

- تشبه سفن البضائع العامة ( السفن التقليدية ).
- ينقسم البدن الى العديد بواسطة العديد من القواطع العرضية والأسطح البينية حيث يمكن التحكم فى درجة حرارة كل قسم طبقا لنوع الشحنة الموجودة به.
- يتم عزل فراغات الشحنة من جميع الأجناب والسقف والأرضية بمواد عازلة حتى تحافظ على درجات الحرارة بداخلها .
- تتميز فتحات العنابر بصغر حجمها كى تحافظ على درجات الحرارة بداخل العنابر.
- يدهن البدن الخارجى للسفينة بألوان فاتحة ليعكس أشعة الشمس .
- تمتاز بالسراعات العالية حيث تحمل شحنات سريعة التلف.



Reefer Ship with White Hull



Deck Cargo of Reefer Containers

## ١٦- سفن الرفعات الثقيلة (Heavy Lift Ships)

وهذا النوع من السفن تصمم كما لو كانت سفن عادية إلا أنها مزودة بآلة رفع لها القدرة على رفع مئات الأطنان وتستخدم هذه السفن في عمليات الأنقاذ أو لدفع السفن الغارقة تحت سطح الماء.

### المواصفات:

- تتراوح حمولتها بين ١٠٠٠ - ٨٠٠٠ طن.
- لها سطح مستوى كبير خالى من العوائق للتمكن من شحن أوزان ثقيلة وذات أبعاد كبيرة على السطح
- السطح مقع بدرجة كافية تسمح بتحمل الأوزان الثقيلة.
- فتحات العنابر واسعة بدرجة تسمح بمرور شحنات ذات أبعاد كبيرة للعنابر السفلية.
- تزود هذه السفن بروافع قادرة على حمل أوزان حتى ٤٠٠ طن.
- بها صهاريج قاع عميقة كثيرة وكبيرة لتزود السفينة بالإتزان المناسب نتيجة الشحن على السطح.
- تزود بمعدات تربيط كافية وقوية.
- يزود السطح ببعض النقاط القوية التى تساعد على تربيط الشحنة جيدا لمواجهة البحر العاصف بعض انواع هذه السفن من النوع الذى يمكن يغطس جزئيا فى الماء ، وهذا النوع يمكن استخدامه لشحن حفارات البترول العائمة حيث توجد به صهارج قاع مزدوج كبيرة تساعد على الغطس جزئيا عند ملئها ثم يحرك حفار البترول ليصبح فوق سطح السفينة المغمور فى الماء ثم يتم تفريغ صهاريج الصابورة فتطفو السفينة حاملة حفار البترول على سطحها. وغالبا ماتقع إنشاءات هذه السفينة فى مقدمتها حتى لايجب حفار البترول الرؤية أمام ملاهى السفينة . ونظرا لكون هذا النوع يغطس فى الماء لذلك فان الإنشاءات يجب أن تكون محكمة جيدة ومانعة لنفاذ المياه عند غطس السفينة.



Immersed Type of Heavy Lift Ship



● سفن القاطرات Tugs



وهي عبارة عن سفن ذات تصميم وذات قوة كبيرة وتصنع القاطرات من عدة أحجام مختلفة حسب نوعية وطبيعة الخدمات التي تقوم بها ويمكن ايجاز هذه الخدمات في قطر السفن عند الدخول والخروج من الموانئ وفي بعض المضائق والقنوات وبعض القاطرات تكون مجهزة لعمليات الأنقاذ في أعالي البحار عند حدوث كوارث كالغرق والحريق.

● لانشات الرباط والارشاد :

تستخدم لانشات الرباط في مساعدة السفن اثناء مناورات الدخول الى الارصفة وذلك بأخذ الحبال من السفينة وهي في المياه وتوصيلها الى عمال الرباط الموجودين على رصيف الميناء وذلك لمساعدة السفينة في وضع الاحبال على الأرصفة للترافي .  
وتستخدم لانشات الارشاد في توصيل وانزال المرشد البحري الذي يقوم بمساعدة السفينة داخل الموانئ للرباط على الارصفة وايضا الخروج منها .

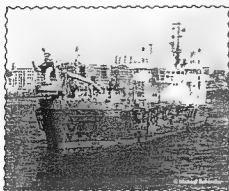
● سفن الجر (tugs) :

وتستخدم في قطر السفن وتوجيهها اثناء دخول الموانئ والخروج منها ايضا في الممرات المائية الضيقة .

● سفن الأبحاث (Research ships)

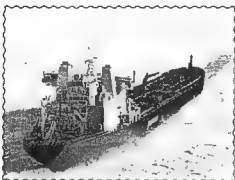


وهي عبارة عن سفن تقوم بعمل الأبحاث والتحليل اللازمة لخدمة الهيئة التي تتبعها السفينة سواء كانت مؤسسة علمية أو إحدى الجامعات أو المعاهد وهذه السفن تكون مجهزة بكافة المواد واللوازم المهمة للأبحاث .



### ● سفن التطهير والعمليات البحرية (Dredgers)

هذا النوع من السفن التي يقوم بحفر القنوات الملاحية وتطهير الموانئ والطرق الملاحية من عمليات ترسيب الرمال وغيرها الناتجة عن التيارات البحرية وهذه السفن مجهزة بمعدات الحفر والتطهير وتختلف عن بعضها البعض طبقاً للطاقة الإنتاجية لكل سفينة والأماكن التي تصلح لعمل كل منها.



### ● كاسحات الثلوج (Ice Breakers ships)

وتستخدم لشق الممرات في البحار المتجمدة .

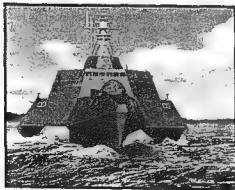


### ● سفن الصيد ( Fishing ships )

وهي عبارة عن سفن مجهزة بمعدات صيد الحيوانات البحرية من الأسماك بأنواعها المختلفة أو الحيتان ولها اشكال وانواع عديدة لهذا النوع من السفن [B/

### ● السفن حربية :

#### ● سفن القتال الساحلية Lcs المتعددة المهام :



تمثل سفينة القتال الساحلية ( Littoral Combat Ship ) التابعة للأسطول الأمريكي ، وهي قيد البناء حالياً ، جيلاً جديداً من السفن الحربية السريعة المصممة للقيام بمجموعة من العمليات منها التدابير المضادة للألغام والحرب ضد الغواصات ومتابعة مراكب السطح الهجومية في جوار الساحل (البيئة الساحلية) .



### ● حاملة الطائرات :

هي سفينة كقاعدة جوية عائمة تحمل العشرات من الطائرات صممت لتوفر الأموال الباهظة في اعداد قواعد جوية والتزود بالوقود في الجو من اجل زيادة المدي كل هذا وفرت حاملة الطائرات من أموال ووقت مع إمكانية وصول الطائرات الي أي مكان في العالم بواسطة حاملة الطائرات.

- ومن أنواع حاملات الطائرات:

✦ حاملة طائرات مضادة للغواصات.

✦ حاملة طائرات تقليدية.

✦ حاملة المروحيات.

✦ حاملة طائرات خفيفة.

✦ حاملة طائرات هجومية برمائية.

### ● الطراد البحري :

سفينة حربية كبيرة وكان دورها المهاجمة الفردية أي بدون أي مرافق لها لكن تغير استخدامها مع مر السنين واصبح يستبدل بأستخدام المدمرات الآن اصبحت الطرادات اثقل السفن حجما وكانت تمتلكها الولايات المتحدة ، روسيا وفرنسا وإيطاليا. ويوجد أنواع من الطرادات :

١ - طراد طوربيد ٢- طراد خفيف

٣- طراد مساعد ٤- طراد ثقيل .

وغيرها من أنواع السفن الحربية.





---

---

الْبَابُ الرَّابِعُ  
إدارة واقتصاديات  
النقل البحري



## إدارة النقل البحري

المنظمة البحرية الدولية:

### ● المنظمة البحرية الدولية (IMO)

هي منظمة دولية ، تأسست سنة ١٩٤٨ ، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية. يقع مقرها في لندن .

تأسست هذه المنظمة عام ١٩٤٨ بناء على اتفاقية وكانت في الأصل تسمى "منظمة الملاحة الاستشارية متعددة الحكومات" دخلت الاتفاقية في حيز النفاذ عام ١٩٥٨ تغير اسم المنطقة إلى (IMO) عام ١٩٨٢ .

وقد انضمت مصر الى المنظمة منذ عام ١٩٥٩ ويبلغ عدد الأعضاء بالمنظمة حالياً ١٦٥ عضو وعدد ٣ أعضاء منتسبين .

— تتألف المنظمة البحرية الدولية من عدد ٥ لجان رئيسية وعدد ٩ لجان فرعية منبثقة عنها الى جانب مجلس إدارة المنظمة والجمعية العمومية لها .

### أهدافها :

- ١ . تسهيل الاتصال بين الدول .
- ٢ . نقل المعرفة من الدول المتقدمة الى الدول اقل تقدما .
- ٣ . توحيد القوانين الخاصة بالبهار .
- ٤ . مكافحة التلوث البحري .
- ٥ . تأسيس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ .
- ٦ . مناقشة أى حادث طارئ يخص البهار .

تتخذ المنظمة العالمية للملاحة البحرية سلسلة من التدابير لتحسين الأمان للسفن سواء ببناء الهياكل الثائية أو تدريب الطواقم . وقد قادت الطريق إلى اعتماد اتفاقية بشأن تدريب البحارة واصدار شهادات صلاحيتهم للعمل . إن المنظمة العالمية للملاحة البحرية تعمل على إقامة

نظم الاتصالات التي تكفل المزيد من الأمان في البحار.

### ● أهم اللجان :

- لجنة السلامة البحرية .

- لجنة البيئة .

- اللجنة القانونية .

### ● أهم المعاهدات :

- وهناك تلخيص لاثنتين من اتفاقيات منظمة الـ Imo الخاصة بالسلامة الكيماوية في الجزء (٢٠١٠٤).  
وغيرها من الاتفاقيات الهامة تشمل "الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر" ١٩٧٤ و "اتفاقية منع التلوث البحري بإلقاء المخلفات والمواد الأخرى" ١٩٧٢. وفي عام ١٩٦٥ صدقت منظمة الـ Imo على "الكود الدولي الخاص بالبضائع البحرية الخطرة" ويتم تحديث هذا الكود بانتظام استجابة للتغيرات الواردة في "توصيات الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع الخطرة" (الجزء ١١٠٣٠٤) وتم تطوير اكود دولية منفصلة خاصة بعمليات الشحن الضخمة للكيماويات الخطرة والغازات السائلة لتقديم معايير دولية لسلامة نقلها عن طريق البحر .

- معاهدة سولاس التي اصدرتها لجنة السلامة Safety of Life at sea ١٩٧٤

- اتفاقية ماربول Marine Pollution ١٩٧٣ م - ١٩٧٨ م

- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن التي انعقدت بلندن في ٢/١١/١٩٧٣ م

س : ما هي الأسباب التي دفعت بالمنظمة البحرية العالمية إلى إجراء تعديل جديد على اتفاقية «سولاس-٧٤» التي تعنى بسلامة الأرواح في البحر، وادخال مواد جديدة عليها؟

- تفادياً لاستخدام المنظمات الإرهابية العالمية، السفن التجارية التي تنطلق من مختلف المرافئ العالمية باتجاه هذه الدول، لتنفيذ عمليات إرهابية من خلال تفجير السفن، والتسبب بخسائر بشرية ومادية ومعنوية فادحة.

- نظراً للكثافة السكانية العالية وكثرة المنشآت الاقتصادية الهامة الموجودة في هذه المرافئ الدولية .

وبناء عليه، باشرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة في نهاية شهر أيلول (٢٠٠١)، بدراسة امكانية ادخال بعض التعديلات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر «سولاس-٧٤» الموقعة في العام ١٩٧٤ من قبل جميع الدول .

وهكذا، وفور الانتهاء من وضع هذه التعديلات، عقد اجتماع دبلوماسي في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن بين ٩ و٢١ كانون الأول ٢٠٠٢، شارك فيه معظم الدول الموقعة على اتفاقية «سولاس-٧٤»، وتم إقرار هذه التعديلات، إضافة إلى صدور ١١ قراراً يشدّد على تكثيف الإجراءات الأمنية في القطاع البحري واعتماد الكتيب الذي أطلق عليه اسم «المدونة الدولية لأمن المرافئ والسفن» (ISPS-Code) (International Ship & Port Facility Security .Code).

- التعديلات ١٩٦٤ - بدء النفاذ ١٩٦٧
- التعديلات ١٩٦٥ - بدء النفاذ ١٩٦٨
- التعديلات ١٩٧٤ - دخول حيز النفاذ في ١٩٧٨
- التعديلات ١٩٧٥ - بدء النفاذ ١٩٨٢
- التعديلات ١٩٧٧ - بدء النفاذ ١٩٨٤
- التعديلات ١٩٧٩ - بدء النفاذ ١٩٨٤
- التعديلات ١٩٩٢ - بدء النفاذ ٧ نوفمبر ٢٠٠٢

#### **١٢ اتفاقية ماريبول ١٩٧٣م/١٩٧٨م MARPOL**

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن التي انعقدت بلندن في ٢/١١/١٩٧٣م Marpol ١٩٧٣، International Convention for the Prevention of Pollution from ship . تحمل هذه الاتفاقية اسم التلوث البحري Marine Pollution .

#### **● أهداف اتفاقية ماريبول :**

- هدفت هذه الإتفاقية إلى إيجاد نظام تعاوني فعال بين الدول المتعاقدة للتصدي لحوادث التلوث بالنفط، وتلتزم الدولة المتعاقدة أو المنظمة بتأسيس إدارة أو سلطة وطنية للاستعداد والتصدي بفعالية وعلى نحو عاجل لحوادث التلوث .

**ومن هنا نقول ان السفن يتحكم بها سلطتين تقوم بكل الأعمال التي تخص السفن وهم :**

- هيئة السلامة البحرية : وهو نوع صادر من سلطة العلم وهو كل ما يخص السلامة وسلامة الأرواح - هيئات الاشراف والتصنيف : وهي تكون مسئولة عن كل ما يخص السفينة من الماكينات والمواتير والبند .... الخ ، وذلك من بداية نشأة السفينة .

## هيات الإشراف والتصنيف

**تعريف هيات الإشراف والتصنيف :** هي هيات مستقلة غير هادفة للربح تضم خبراء ومختصين قادرين على تقييم المنشآت البحرية أو الهندسية سواء في البحر أو البر ومطابقتها لما وضع لها من مواصفات فنية وهندسية.

نشأ مصطلح Classification حيث انه عبارة منظمات غير حكومية تقوم بوضع القواعد التقنية والتأكد من تطابق تصاميم وخسابات السفينة لهذه القواعد وتقوم بتنظيم عملية البناء والكشف على السفينة بشكل دورى لضمان تواصل السفينة على تطبيق القواعد .

كل هيئة تصنيف لها مجلدات وتكون كلها قواعد ومتطلبات تشمل على بناء السفينة منذ بداية تفكير المالك إلى ان تبحر السفينة عن طريق قوانين لكل جزء .

### أهم أعمالها :-

- معاينة رسومات السفينة المقترح بناؤها واعتمادها Observ

- الإشراف على بناء السفينة في جميع مرافقها

Observe different stages in all ships creation process

- اختبار الحديد و المواد الاخرى التي تدخل في صناعة بناء السفن والتأكد من مطابقتها للمواصفات الموضوعية من حيث طبيعة العمل بالبحر وختم هذه المواد بختم الهيئة

Testing iron and other materials that fall within the shipbuilding industry and ensure compliance with the specifications in terms of the substantive nature of the work at sea and seal this material sealed body

- معاينة المعدات والماكينات المختلفة قبل تركيبها بالسفينة

Inspect of the equipment and machinery of various pre-installed in the ship

- مراجعة حسابات اتزان السفينة واعتمادها

Audit of the equilibrium of the ship and its dependence

- تعيين خطوط الشحن المختلفة للسفينة والتأكد من مكانها على جانبي السفينة

. Set different shipping lines of the ship, make sure of its place on both sides of the ship

– مراقبة وإعتماد صنع مخاطيف وجنازير السفينة والتأكد من وسائل تثبيتها

Monitoring and making approved Anchors and Crawler and ensure a means of installed

– الإشراف على التجارب النهائية للسفينة قبل التصريح لها بالعمل و حصولها على الشهادات

Supervise the final tests of the ship, before authorizing them to work and access to certification

– إصدار شهادات التصنيف المناسبة للحكومات – أحيانا تعان وتصدر الشهادات نيابة عن بعض الحكومات .

Certification category appropriate for governments – sometimes on behalf of some governments in the inspection and certification

**أهم هيئات الإشراف العالمية :**

<b>LR</b>	<b>British</b>	<b>Lloyd's Register of shipping</b>
<b>ABS</b>	<b>American</b>	<b>American Bureau of shipping</b>
<b>BV</b>	<b>French</b>	<b>Bureau Verities</b>
<b>GI</b>	<b>German</b>	<b>German Lloyd</b>
<b>NV</b>	<b>Norwegian</b>	<b>Det norske veritas</b>
<b>RIIna</b>	<b>Italian</b>	<b>Register Italian Naval</b>
<b>PC</b>	<b>Russian</b>	<b>Register of the U.S.S.R</b>
<b>NK</b>	<b>Japanese</b>	<b>Japanese Marine Corporation</b>
<b>PR</b>	<b>Polish</b>	<b>Polski Register Classification</b>

## هياكل سلامة الملاحة البحرية

### ( سلطة العلم )

حدد القرار الجمهوري رقم ٢٩٩ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بإنشاء الهيئة أهدافها ومهامها .  
وما يهمننا هنا هو دورها في تخطيط ومتابعة مستويات كفاءة الأطقم وإصدار اعتماد الشهادات  
وترخيص العمل للأطقم والسفن ، والتفتيش على كل ذلك من خلال إدارة التفتيش البحري ، وإدارة  
رقابة دولة الميناء ( Port State Control ) .

بالإضافة الى اعتمادها ومراقبتها لأعمال هيئات التصنيف الدولية المعتمدة وكذلك شركات  
ومكاتب المعاينات البحرية والتأكد من التزامها بعملها وإعادة النظر أو إلغاء ترخيص العمل في حالة  
وجود مخالفات ، مع التأكد من تسجيل العاملين فيها ومؤهلاتهم وخبراتهم العملية ، وعمل فحص  
دائم لرفع مستواهم المهني والصحي .

معاينة السفن / العبارات التي تتقدم للحصول على تراخيص للعمل بين الموانئ المصرية  
والأجنبية عامة ، والموانئ السعودية خاصة ، أثناء مواسم الذروة ( الحج - العمرة - سفر وعودة  
العاملين بدول الخليج ) ، وعمل ترتيب أفضلية لتشغيل السفن ، مع الأخذ في الاعتبار الحالة الفنية  
للسفينة وعامل العمر ، وأن يتم التركيز على المعاينة والفحص الدقيق ولا يتم الاعتماد على صلاحية  
الشهادات فقط مهما كانت الجهات الصادرة منها .

### دور هيئة سلامة الملاحة البحرية :-

١. تنظيم جميع الأنشطة البحرية التجارية المختلفة ( موانئ - سفن - بحارة - شركات ملاحية -  
توكيلات ) والرقابة والإشراف عليها وضمان مواكبة عملها للمعايير الدولية في المجال البحري .
٢. متابعة وتطبيق الاتفاقيات الدولية في المجال البحري والانضمام اليها والمشاركة في  
اجتماعات المنظمات الدولية البحرية .
٣. تنسيق التعليم و التدريب البحري مع مؤسسات التعليم البحرية .
٤. المشاركة في وضع السياسات البحرية حسب الخطة القومية .
٥. تسجيل السفن أو إصدار الشهادات لها وتفتيشها والرقابة عليها .
٦. فحص ومعاينة سلامة الانشاء والمعدات للسفن وإصدار شهادات بذلك .
٧. إصدار الشهادات الأهلية والكفاءة للضباط والمهندسين البحارة .

٨. تسجيل البحارة واصدار الدفاتر البحرية والاشراف على صعودهم ونزولهم من البواخر .
٩. تطقيم السفن واصدار شهادات التطقيم .
١٠. العمل على حل مشاكل البحارة .
١١. تقويض هيئات التصنيف العالمية لاصدار بعض الشهادات .
١٢. تطبيق المعاهدات الدولية وقوانين وقرارات المنظمة البحرية العالمية في مراقبة السفن المخالفة للمعاهدات الدولية واجراءات حجزها .
١٣. تبليغ الدولة بعلم السفينة والمنظمة البحرية العالمية بالمخالفات التي تحدث والاجراءات التي اتخذت نحو السفن المخالفة .
١٤. تبادل المعلومات والتقارير بين الدول في مجال مراقبة السفن .
١٥. قياس حمولة السفن واصدار الشهادات اللازمة .
١٦. اعتماد خطط بناء السفن والجرارات والمواعين العائمة في احواض السفن بعد مراجعة خرائط البناء والموافقة عليها ومتابعة ومراقبة عمليات البناء .
١٧. تطبيق المعاهدات الدولية لخطوط الشحن وفحص معاينة السفن التي تشحن حمولة زائدة عن المسموح لها في شهادات خطوط الشحن والتحقيق في المخالفات .
١٨. فحص ومعاينة البضائع الخطرة ، الاشراف على شحن وتفريغ البضائع الخطرة ومراقبة تخزينها في الموانئ .
١٩. منع التلوث البحري وحماية البيئة ، واجراء التحقيق في مخالفات التلوث، وضع خطة الطوارئ للدولة لمكافحة وازالة التلوث البحري بالتنسيق مع الاطراف المعنية .
٢٠. المشاركة في التحقيق في الحوادث البحرية .
٢١. الاشراف علي عمليات البحث والانقاذ . وضع خطة الطوارئ للدولة لعمليات البحث والانقاذ .
٢٢. فحص ومعاينة عمليات القطر والاجراءات اللازمة .
٢٣. التصديق على معلومات توازن السفن .
٢٤. التصديق على شحن الحبوب السائبة واصدار شهادة صلاحية لذلك .
٢٥. فحص واعتماد معدات السلامة المصنعة محليا .
٢٦. اصدار القوانين واللوائح المنظمة لسفن الصيد .
٢٧. المشاركة في تنمية واعداد الاسطول التجاري .



## شهادات السفن

أ - شهادات صادرة عن سلطة العلم :

١- شهادة التسجيل (الملكية) .

٢- شهادة صلاحية الملاحة.

٣- شهادة الحد الأدنى لتطبيق السفينة : يتم أخذ صورة عنها و يتم مطابقتها مع ال CREW LIST

٤- ترخيص محطة الاتصالات للسفينة .

٥- شهادة الامتثال لنظام السلامة للشركة

٦- شهادة إدارة نظام السلامة للسفينة .

٧- شهادة أمن السفينة

٨- التقرير الأمني الموجز للسفينة : يتم التأكد من تسلسل الأرقام لهذا التقرير .

ب - شهادات تصدر عن منظمات الاشراف والتصنيف :

١- شهادة التصنيف: البدن - المحركات .

٢- شهادة الحمولة الآمنة .

٣- شهادة خطوط التحميل الدولية : يتم التأكد من المخطط المرسوم على جانب السفينة و مطابقتها مع ملحقات هذه الشهادة .

٤- شهادة سلامة إنشاءات سفن الشحن : و من خلال هذه الشهادة يمكن حساب السنوات التي كانت فيها السفينة في الماء .

٥- شهادة معدات السلامة لسفن الشحن : يتم أخذ صورة عن التقرير المرفق و يتم من خلالها

التحقق من معدات الأمان الموجودة على السفينة حسب تعليمات السلامة على متن السفينة

٦- شهادة السلامة للراديو لسفن الشحن : يتم التأكد من المناطق التي تعمل بها السفينة وهذه

الشهادة مزودة بالمناطق التي يمكن للسفينة أن تعمل بها وفي حالة عملها بمناطق أعالي البحار

يجب أن يتوافر فيها شهادتين من GOC .

٧- الشهادة الدولية لمكافحة التلوث بالزيت : و يتم من خلال ملحقات هذه الشهادة معرفة توضع

أماكن خزانات الزيت و ال SLUDG و ال BILGE و معرفة وجود جهاز فاصل المياه الزيتية

٨- الشهادة الدولية لمكافحة تلوث الهواء .

٩- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمياه الأسنة للسفينة: و من خلال ملحقات هذه الشهادة يتم التأكد من استيعاب الخزان وعدد الأشخاص.

١٠- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات للسفينة .

١١- شهادة منع التحشف.

١٢- شهادة بضائع الصب ملحق A & C

١٣- شهادة بضائع الصب الخطرة الملحق B

١٤- شهادة البضائع الخطرة .

١٥- شهادة نقل بضائع الحبوب .

١٦- شهادة روافع الشحن : من خلال الملحق يتم معرفة عدد الروافع الموجودة على السفينة ويتم مقارنتها بالعدد الحقيقي .

١٧- شهادة الحمل الآمن لروافع الشحن : يتم من خلال ملحقات هذه الشهادة معرفة تاريخ ال LOAD TEST و تتم هذه العملية بمدة لا تتجاوز الخمس سنوات .

ج - شهادات تصدر عن منظمات التأمين ونوادي الحماية والتعويض (B & I CLUB) :  
١- شهادة التأمين للسفينة .

٢- شهادة نادي الحماية للسفينة .

٣- شهادة التأمين للأضرار الناجمة عن التزود بالوقود.

٤- شهادة الحمولة الصافية لقناة السويس / قناة بنما .

٥- شهادة رؤوساء الموانئ : يتم أخذ صور عنها و نقوم بالكشف على آخر ثلاث تقارير .

د - شهادات تصدر عن هيئات و شركات خاصة:

١- شهادة مكافحة الفئران على السفينة .

٢- الشهادة الطبية .

٣- شهادة الكشف على أسطوانة الأكسجين الطبية .

٤- شهادة الكشف على معدات الإطفاء الثابتة : يتم من خلالها معرفة عدد أسطوانات ثاني أكسيد الكربون ويجب مطابقتها مع الواقع .

٥- شهادة الكشف على طفايات الحريق المتنقلة : يتم من خلالها معرفة عدد الاسطوانات وأنواعها ويتم التحقق منها .

٦- شهادة الكشف على رمايات النجاة و على حسب عددها : يجب مطابقتها مع شهادة ال

SAFETY EQUIPMENT

٧- شهادات الكشف على قوارب النجاة و على حسب عددها يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

٨- شهادة الكشف على قارب الإنقاذ : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

٩- شهادة الكشف على أجهزة التنفس : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١٠- شهادة أقتعة التنفس للطوارئ : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١١- شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ عبر الأقمار الصناعية : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE و يجب التحقق من البطارية و صلاحيتها

١٢- شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ الراداري.

١٣- شهادة جهاز الاتصالات عبر الأقمار الصناعية.

١٤- شهادة معايرة البوصلة المغناطيسية .

١٥- شهادة الكشف على سترات الإنقاذ : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١٦- شهادة الكشف على بدلات الغمر : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١٧- شهادة الكشف على بدلات اقتحام الحريق : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١٨- شهادة الكشف على البدلات الكيماوية : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١٩- شهادة الكشف على أطواق النجاة : يتم مطابقتها مع ال  
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

٢٠- شهادة الكشف على سلم المرشد .

٢١- شهادة تأمين خطوط الوقود للضغط العالي .

٢٢- شهادة الجهاز الدخاني لأطواق النجاة : يتم مطابقتها مع ال

SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

تختلف هذه الشهادات من باخرة لأخرى وذلك حسب الحمولة الكلية gross tonnage.



## اقتصاديات النقل البحري

المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل:-

- تناقص التكلفة وتزايد الإيراد (عائد الإنتاج).
- تتميز صناعة النقل باحتياجها إلى استثمارات ثابتة مرتفعة بالمقارنة مع حجم حركة النقل.
- تتكون التكاليف أساساً من جزئيين :-
  - التكاليف الثابتة الرأسمالية.
  - التكاليف المتغيرة (التشغيل).
- تناقص التكلفة على درجات متفاوتة بالتشغيل وزيادة حجم الحركة وذلك وفقاً لنوعية النقل
- حالة السوق - مدى العلاقة بين التكاليف الثابتة والمتغيرة.

أهم الآثار الاقتصادية للنقل على عرض السلع:-

- انخفاض تكلفة الإنتاج / الأسعار نتيجة انخفاض تكلفة النقل (النولون).
- زيادة مساحة السوق للسلعة نتيجة انخفاض تعريفة النقل (النولون) وتناقص زمن النقل (السرعة).
- التحسن المستمر في وسيلة النقل واقتصاديات التشغيل يؤدي إلى تخفيض التكلفة.
- اتساع السوق يؤدي إلى زيادة التخصص وترشيد العمل وزيادة الإنتاجية.
- اتساع السوق يؤدي إلى تطوير الإنتاج.
- تتأثر وتتغير أماكن توطن الصناعة وحجم المشروعات وتحسن وسائل واقتصاديات النقل.
- يؤثر النقل على تقريب الفوارق الاجتماعية والمعيشية وزيادة مجالات العمل والدخل القومي.

للنقل قيمة حقيقية ينبع منها الحاجة والطلب على النقل:-

- تحدد قيمة السلعة في مكان الإنتاج أو سوق الاستهلاك بقيمة النقل ثمن النقل يتناسب مع ثمن وحدة الإنتاج.

- تتأثر تكلفة النقل (ومن ثم الطلب عليه) بتكاليف المنشأة القائمة بالنقل (التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة).
- يتحدد ثمن خدمة النقل في ظروف المنافسة العادية بمقدار التكلفة المباشرة (التشغيل) والتكلفة الثابتة (العامة).
- عرض النقل يمكن ان يتم بوسائل نقل كلية (واحدة) أو تكميلية (متعدد الوسائط) لنقل وتوصيل البضائع من الباب إلى الباب.
- وجود وسائل نقل متعددة ومختلفة يكثف المنافسة في العرض وتقلل من الاحتكار غالباً إلا أن وجود شركات نقل قوية يمكن أن يسيطر على خدمات النقل بالمنطقة.
- النقل يدعو إلى تقسيم العمل والتخصص في الإنتاج.

#### العوامل المؤثرة في العرض والطلب على خدمات النقل البحري،

- الحمولات والفرغات .
- عمر السفينة .
- كفاءة التشغيل .
- كمية البضائع والنوع والخصائص .
- مسافة النقل " طول الرحلة البحرية " .
- عدد المواني ، وتكلفة البضائع وعملية تداولها .
- العوامل السياسية المؤثرة .

#### القوى المؤثرة على سوق العرض،

- الأسطول التجاري العالمي .
- البيئة التشغيلية .
- إنتاجية ترسانات بناء السفن .
- تخريد السفن .
- أداء الاسطول التجاري وإنتاجيته .

## ١٢ تكاليف خدمة النقل البحري وطرق تقديرها:

تقدر تكاليف خدمة النقل بطريقتين :-

١ - تكاليف لارتبط بحجم الخدمة المقدمة وتقاس بالوحدات (سيارات/ ميل - طن/ ميل -

سفينة/ ميل) حيث يمكن قياس ومقارنة حجم الخدمة.

٢ - التكاليف الناتجة مباشرة عن حجم الإنتاج (التشغيل).

• الحجم الحدى (optimum) لحركة النقل الذى تتساوى فيه تكلفة التشغيل مع عائد حركة النقل

• تناقص التكلفة مع زيادة الإيراد يمكن أن يتحقق بالآتى :

• كفاءة استخدام المعدات يزيد من حجم الحركة وبذلك تقل التكلفة.

• التكلفة الأقل فى الاستثمارات واختيار وسيلة النقل المناسبة وتعديل ذلك وفقا للحاجة

والطلب.

## ١٣ أنواع تكاليف النقل البحري (تكاليف التشغيل):

١ - تكاليف التشغيل لخدمات نقل محدودة وخطية (شاملة).

٢ - تكاليف التشغيل والإشراف فقط .

٣ - تكاليف التشغيل فقط .

٤ - تكاليف نقل تعاقدات (كمية بضائع معينة) مصاريف تشغيل المملوكة + مصاريف إضافية للوفاء

بالالتزامات التعاقد .

• أهمية تقدير التكلفة لتحديد التعريفة (النولون) لاتخاذ قرار التنفيذ أو رفض الشحنة .

• التكاليف المشتركة فى النقل Multipurpose transport .

• المقصود بها حساب تكلفة نقل نوعيات مختلفة من رسائل البضائع والركاب لمسافات

متغيرة وفقا لشروط نقل كل رسالة على حده.

تحديد سعر خدمة النقل يكون على أساس توزيع التكلفة الإجمالية فى عملية النقل الواحدة لمختلف

السلع وفقاً للوزن /حجم - مسافة النقل - القيمة السوقية - نوعية البضائع وخصائصها.

**تعريف :**

هي طريقة قياس تكلفة السلعة أو الخدمة (القيمة) بمعيار الاستعمالات البديلة وليس تكلفة عناصر

**الإنتاج :**

- وأساساً تعتبر النظرية الاقتصادية أن ميكانيكية الأسعار تكفل التقييم الأمثل لعناصر الإنتاج وإشباع الحاجة إليها بما يماثل أو بما لا يقل عن الاستخدام البديل.
- كما يأخذ اقتصاديون في اعتبارهم التبعيات الاجتماعية البديلة بنفس ميزان التكاليف الاقتصادية وذلك عند تقرير الاستخدامات البديلة.
- **مثال:** تكلفة وتبعيات الآثار الاجتماعية نتيجة البطالة (عند الإستغناء عن الأفراد البحريين بالسفن) في حالة رباط السفينة وإيقافها عن التشغيل نتيجة كساد السوق.
- وتكون المقارنة بين الاستخدامات البديلة بالمفاضلة بي الحساب المالى للنلون والتكلفة المباشرة لإستخدامات البديلة وعائدها.

١٢٣ المفاضلات الأساسية لتكاليف النقل البحرى :

- المفاضلة بين استخدام وسط نقل معين مقابل التكلفة الغير مباشرة للمخزون المترتب على أداء وسط النقل الذي تم اختياره.
- السرعة والاعتمادية تؤثران على مستويات المخزون لكل من البائع والمشتري من حيث الكمية المطلوبة ومخزون الأمان.
- تكاليف حيازة المخزون يمكن مفاضلتها بالتكلفة المنخفضة لخدمة النقل (نقل كميات كبيرة لخفض تكلفة النقل ترفع من مستوى وتكاليف المخزون).
- خدمة النقل المفضلة هي التي يترتب عليها أقل تكلفة كلية للجوستيات وتتفق مع أهداف خدمة العميل.

---

---

### العوامل الحاكمة في اختيار وسيلة النقل :-

---

**السعر :** فهي تختلف من نوع واحد من خدمة النقل الى آخر. الشحن الجوي هو أكثر تكلفة ، ونقل المياه

هي الأقل كلفة.

**الوقت :** هو متوسط الوقت اللازم لنقل شحنة من وجهة نظرها إلى وجهتها الأصلية.

نوعية البضائع .



---

---

الباب الخامس  
التأمين وعقود  
النقل البحري



## عقود النقل البحري ، صياغتها وأنواعها

### مقدمة:

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهريّة للتعارف والتواصل بين الشعوب، إنما جبراً ضخماً للتجارة ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية. فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشاراً لا سيما وأن البحار والمحيطات تمثل حوالي ( ٧١ ٪ ) من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية.

### التعريف بالقانون البحري

يذهب الفقه في عمومته إلى تعريف القانون البحري أنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تتم في البحر.

ولتعريفه بصورة أوضح فهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، فهو القانون الذي ينطبق في البحر باعتباره المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة البحرية، بواسطة سفينة قابلة للملاحة.

### تكوين عقد النقل البحري وخصائصه:

**تعريف عقد النقل البحري :** هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بحراً بضائع لشخص آخر لقاء أجر معلوم .

وعقد النقل البحري يأخذ صورتين أساسيتين :-

١ . أن يكون ضمن عقود مشاركة الإيجار ( Charter parties ) .

٢ . أن يكون عن طريق بوالص شحن ( Bills of Lading ) .

في عقود مشاركة إيجار السفن يتعهد صاحب السفينة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة، فالمؤجر يستأجر

استعمال السفينة، أما في حالة حجز جزء من السفينة للنقل عليها فإن هذا يتم عادةً عن طريق إصدار بوالص الشحن.

ويتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص، فهو عقد رضائي ومن العقود الملزمة للجانبين وهو عقد تجاري ومن عقود الإنعان. وسنوضح هذه الخصائص بشيء من التفصيل:

#### ١- عقد النقل عقد رضائي؛

إن عقد النقل عقد رضائي يتم شفويًا بين أطرافه فهو ينعقد قبل إصدار سند الشحن خاصة في الحالات التي يتم فيها النقل على سفن خطية تسير وفق جداول زمنية موضوعة مسبقاً، فهو عقد غير شكلي لا تلزمه الرسمية، كما أنه ليس عينياً فلا يشترط لتمامه تسليم الشيء المراد نقله.

وقد قررت محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ١١٧ في جلسة ١٩٧٨/٦/٢٦ أن الكتابة في عقد النقل البحري شرط لإثباته لا لصحته أو إنعقاده فهو من العقود الرضائية ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحراً وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول.

والواقع العملي يشير إلى أن عقد النقل البحري يبرم بين الطرفين قبل صدور سند الشحن الذي يوقعه الربان أو وكيل السفينة وبالتالي يكون سند الشحن دليلاً كتابياً على إبرام عقد النقل إلا لأنه ليس الوسيلة الوحيدة لإثباته وبالتالي يجوز للشاحن إثبات شروط العقد الشفوي بكافة الوسائل، فسند الشحن ليس هو عقد النقل بل هو إثبات له.

وقد نصت المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحرية أن الكتابة هي شرط إثبات، استثناءً من الأصل في إثبات العقود التجارية بكافة الوسائل (قاعدة حرية الإثبات).

#### ٢- عقد ملزم للجانبين؛

عقد النقل البحري عقد تبادلي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومتربطان فيما بينهما وقد نصت المادة (٢٠٣) من القانون المدني على الالتزامات المتقابلة.

#### ٣- عقد النقل البحري من عقود الإنعان؛

عقود الإنعان هي من العقود التي تتلاشى فيها إدارة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر، الذي يقبل شروط الطرف الأقوى إنعائاً وخضوعاً بدون مناقشة في شروط العقد، وصفة الإنعان قد تقع على الناقل إذا كان الشاحن في مركز اقتصادي قوي كما لو كان الشاحن جهة حكومية تمتلك حجم عمل كبير ولا يجد الناقل أمامه إلا القبول بالشروط التي يضعها الشاحن.

ونجد سند عقد الإذعان في المادة (١٠٤) من القانون المدني، وبالتالي فإذا تضمن عقد النقل البحري باعتباره من عقود الإذعان شروطاً تعسفية كان للمحكمة بناء على طلب الطرف المذعن، أن تعدل عن هذه الشروط أو تعفي الطرف الأول المذعن منها وفقاً لما تقتضيه العدالة كما يترتب على اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان أن الشك دائماً يفسر لمصلحة الطرف المذعن، المادة (٢/٢٤٠) من القانون المدني .

#### ٤ - من العقود التجارية :-

نصت المادة (٧/ج) من قانون التجارة على أن إجارة السفن أو التزام النقل عليها تعد أعمالاً تجارية بحرية، ومعنى ذلك أن عقد النقل البحري يعتبر عقداً تجارياً يخضع لأحكام القانون التجاري من جانب الناقل ، أما بالنسبة للطرف الآخر فيختلف تكييف العقد بحسب صفته، فإن كان تاجراً أو قام بالعمل لحاجاته التجارية كان العقد تجارياً بالنسبة له، وعلى ذلك فإن عقد النقل البحري يمكن إثباته في مواجهة التاجر بكافة الوسائل حسب الأصل ، إلا أن المشرع البحري استثنى عقد النقل البحري من مبدأ حرية الإثبات في العقود التجارية ونص في المادة (١٩٨) قانون التجارة البحرية على أن عقد النقل يثبت بالبينة الخطية، وهذا يعني أن عقد النقل يثبت كتابة في مواجهة الناقل وفي مواجهة الغير سواء كان الغير تاجراً أو غير تاجر.

#### أطراف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري له طرفان أساسيان هما الناقل ، الشاحن.

أ. فالناقل ( Carrier ) قد يكون مالكا للسفينة وقد يكون مستأجراً لها مجهزة أو غير مجهزة ويصدر سندات شحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة. فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر.

ب. الشاحن ( Shipper ) أو المرسل ( Consignor ) - وهو الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها من مكان لآخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكا لها أو لا والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه فيكون مرسلًا ومرسلًا إليه بنفس الوقت أو قد يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه ( Consignee ) والذي تحكم علاقته بعقد النقل، المادة (٧٢) من قانون التجارة والتي تنص أن "للمرسل إليه حق إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل مع المرسل، وبهذه الدعوى يتسنى له أن يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الاقتضاء لعدم إتمام العمل كله أو بعضه" وبالتالي فإن المرسل إليه يستمد حقه في مسائله الناقل من القانون مباشرة.

## إثبات عقود النقل البحري بسندات الشحن:-

الكتابة في عقد النقل البحري شرط إثبات لا شرط انعقاد أو صحة ، فلا يجوز إثباته بالبينة الشخصية أو القرائن ولكن يجوز إثباته بالكتابة أو ما يقوم مقامها كالإقرار واليمين.

وقد طبقت محكمة التمييز الأردنية ذلك في أحد أحكامها حيث قررت أن سند الشحن هو دليل لإثبات عقد النقل وإثبات عملية الشحن بين أطرافه فهو بمثابة إيصال استلام البضاعة من الناقل، فوثيقة الشحن ليست هي عقد النقل لأن العقد عادة ما يبرم قبل إصدار الوثيقة.

## تعريف سند الشحن ووظائفه:-

وضحت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية الأردني تعريف سند الشحن حيث نصت على أن "وثيقة الشحن هي سند البضائع الموسوقة (المشحونة) يعطيه الربان ..."

واشترطت وجود بيانات محددة في هذا السند وتحريه على ثلاثة نسخ، نسخة للشاحن ونسخة للمرسل إليه والثالثة للربان، وقد أوردت إتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي تسمى بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) Hamburg Rules تعريف لوثيقة الشحن في المادة (٧/١) على أن - "سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة، ويدخل في هذا التعهد شرط تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو للحامل".

## شكل مستند الشحن:

بينت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة بحرية الشكل الذي يجب أن يصدر فيه سند الشحن وكيفية تداوله حيث نصت "تكون وثيقة الشحن إما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها، فالوثيقة لشخص معين تكون غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها، والوثيقة لأمر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخاً، وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة له ولو على بياض".

ونلاحظ أن سند الشحن لحامله هي حالة نادرة في الحياة التجارية ولا تحدث من الناحية العملية، ونلاحظ أن المشرع قد أبرز قاعدة هامة في النقل البحري وهي عدم تسليم البضائع إلا لمن يقدم سند الشحن مظهراً حتى ولو على بياض، أي أنه لا يجوز للناقل التنازل عن حيازة البضاعة بدون أن يتسلم منه سند الشحن.

**لوثيقة الشحن وظائف متنوعة تترتب عليها آثار مختلفة :**

**١ - وظيفتها في إثبات تسليم البضاعة:-**

فهي وسيلة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن وهي دليل على تقبل الناقل للبضاعة لنقلها على مسؤوليته وأنه تسلمها على النحو المذكور في وثيقة الشحن مبيناً كمية البضاعة وحالتها وأوصافها وعلامتها المميزة ونوعيتها ويتعهد الناقل بتسليم البضاعة كما استلمها كما ونوعاً.

وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية بقولها: "أن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقدّم دليل معاكس - تسلم الناقل للبضائع ، كما هي مبينة في الوثيقة".

**٢ - وظيفتها في إقامة الدليل على وجود عقد نقل بحري:-**

فهي ليست عقد النقل بذاته حيث أن هذا العقد قد أبرم شفوياً قبل إصدار سند الشحن، خاصة أن سند الشحن يتم توقيعه من قبل طرف واحد وهو الناقل أو وكيله والشاحن لا يعتبر طرفاً في سند الشحن ولا يشارك في صياغته، أما في عقد النقل فإن الشاحن هو طرف أساسي فيه. وفي حالة إصدار سندات شحن ضمن عقود مشاركة إيجار سفن حيث يكون الشاحن هو مستأجر للسفينة فسند الشحن هنا يعتبر إيصالاً بالبضاعة المشحونة على ظهر السفينة، ولا يعتبر سند الشحن دليلاً على عقد النقل البحري.

أما عندما يقوم الشاحن بتأجير سند الشحن إلى مشتري آخر للبضاعة فإن سند الشحن هنا يعتبر دليلاً على عقد النقل.

**سند الشحن يعتبر سنداً للملكية للبضاعة:**

يعتبر سند الشحن ممثل للبضاعة المنقولة المذكورة فيه فيقوم مقامها بالتصرف بها والذي يمثل البضاعة هي النسخة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إليه، وإن إرسال هذه الوثيقة للمرسل إليه هو نقل لحيازة البضائع المنقولة وهي في طريقها إلى المرسل إليه أي حتى قبل تسلمه للبضاعة.

وهكذا فإن صاحب البضاعة يستطيع بيع بضاعته المشحونة في عرض البحر والغرض من ذلك تيسير التصرف بالبضاعة دون الحاجة لتسليمها حيث يكون بوسع من انتقلت إليه ملكية وثيقة الشحن تسلم البضاعة ، وخاصة إذا كانت وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها.

ويمكن تلخيص الأسباب التي تجعل من حيازة سند الشحن حيازة للبضائع ما يلي:

- أ . إن حامل سند الشحن يحق له تسلم البضاعة في ميناء الوصول.
- ب . يستطيع حامل السند نقل ملكية البضاعة خلال الترانزيت من خلال تجبير سند الشحن.
- ج . يمكن استخدام سند الشحن كأداة ائتمان لأي دين.

### الآثار القانونية لعقود النقل البحري:-

يرتب عقد النقل البحري آثاراً قانونية على كل من الشاحن والناقل وحقوقاً للمرسل إليه.

### أولاً:- التزامات الشاحن وحقوقه:-

هنالك التزامين أساسيين على الشاحن يلتزم بهما بموجب عقد النقل البحري وهما:-

- أ . تسليم البضاعة للناقل.
- ب . دفع أجرة النقل.

### أ . إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل:

حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري، حيث انه قد يتم تسليم البضاعة تحت روافع السفينة ويتم رفعها من قبل الناقل.

وعلى الشاحن أن يقدم خطأً علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها قبل الشحن إلى الناقل لتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل التحقق من صحة هذه البيانات.

وإنه يفترض بالشاحن أن يكون أميناً وصادقاً في إفادته عن بيانات البضاعة وقد جاءت المادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية وأعفت الناقل من المسؤولية في حالة تقديم الشاحن بيانات كاذبة عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره .

إضافة إلى ذلك فإن من الجزاءات التي تقع على الشاحن والتي تتولد عن التزامه بتسليم البضاعة للناقل ما نصت عليه المادة (٢١٧) قانون التجارة البحرية والتي أجازت للناقل إذا شحنت بضائع من الأنواع الملتصبة أو المتفجرة أو الخطرة والتي ما كان الناقل أو وكيله يرضى بنقلها لو علم بوجود هذه البضاعة على ظهر السفينة مسبقاً، أن ينظم محضراً عن هذه الواقعة ومن ثم يقوم بإزالة أو إتلافها أو إزالة خطورتها بدون مسؤولية عليه مع تحميل الشاحن المصاريف والأضرار التي قد تنتج عن نقل مثل هذه البضاعة.

وقد جاءت المادة (١٣) من إتفاقية هامبورغ ووضعت قواعد خاصة للبضائع الخطرة، كما تلزم الشاحن بإخطار الناقل بخطورة البضاعة المراد نقلها والاحتياطات الواجب إتباعها في حالة كان الناقل على غير علم بخطورة البضائع.

ومن البضائع الخطرة حسب ما أوردته المنظمة البحرية الدولية (IMO) ما يلي:- المتفجرات، الغازات المضغوطة، السوائل القابلة للإشتعال، المواد الصلبة القابلة للإشتعال، السموم، المواد المؤكسدة، المواد الآكلة، المواد الخطرة المتنوعة.

### بـ التزام الشاحن بدفع الأجرة للناقل:-

**أجرة النقل البحري:** هي المقابل الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل إلتزامه بنقل البضائع المملوكة للشاحن من ميناء لآخر بموجب عقد النقل وهو قابل للدفع في حالة تسليم البضائع سليمة.

وقد يتم الإتفاق بين الشاحن والناقل على أن يقوم المرسل إليه بدفع الأجرة عند تسليم البضاعة، فإذا لم يدفع كان الشاحن ملتزماً بدفع الأجرة للناقل باعتباره الطرف الأول في عقد النقل، والأصل أن الشاحن يلتزم بأداء الأجرة المتفق عليها عند إبرام العقد أو عند تسليم البضاعة سالمة للمرسل إليه حيث يرتبط حق الناقل بالأجرة بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة.

وقد أوضحت المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية حالات استحقاق الأجرة وحالات عدم استحقاقها وهو نص أمر لا يجوز الاتفاق على خلافه ومنه الشروط التي يضعها الناقل عادةً في سند الشحن من أن الأجرة مستحقة مهما كانت الحوادث.

ولا يحتاج الناقل عادةً إلى ضمانات لاستيفاء أجرة النقل إذا كانت مستحقة الوفاء في ميناء المغادرة لأنه حصل عليها مقدماً أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول، لكون الشاحن والناقل قد يتفقان على دفع قسم من الأجرة مسبقاً والجزء الآخر عند الوصول فإذا امتنع المرسل إليه عن الوفاء بالأجرة كان للناقل حق حبس البضاعة التي تحت يده إلى أن يتسلم الأجرة، كما له حق امتياز على البضائع التي قام بنقلها.

وبالنسبة لتقادم دين أجرة النقل وضع المشرع مدة قصيرة لسقوط الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري رغبة منه في تسوية ديون الرحلة البحرية.

وتطبق المواد (٢١٩) و(٢٢١) من قانون التجارة البحرية على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري وعملية النقل البحري وتكون مدة التقادم لمثل هذه الدعاوى سنة تبدأ من تاريخ انتهاء تسليم عقد النقل البحري أو من اليوم الواجب التسليم فيه.

### ثانياً:- التزامات الناقل وحقوقه:

لقد نظم المشرع الأردني التزامات الناقل في الجزء السابع من قانون التجارة البحرية والتي قد حدد المشرع مجال التزامات الناقل في المادة (٢١١) من القانون حيث حصرها في النقل البحري



القاضي بتسليم وثائق شحن، وربطها بالمدة الزمنية من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، كما أن هذه الالتزامات لا تطبق على عقود مشاركة إيجار السفن، كما أنها لا تطبق على البضائع المشحونة على سطح السفينة ولا على الحيوانات الحية، إلا أن اتفاقية هامبورغ قد أدخلت الحيوانات الحية من ضمن مفهوم البضائع وذلك في المادة (٥/١).

ولكننا نجد وبتطبيق حرفي لنص المادة (٢١١) من أن بدء النقل وانتهائه يكون من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، ولما كان عقد النقل هو عقد لتحقيق نتيجة أو غاية وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه، فقد أتجه القضاء إلى أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، وهذا ما أكدته محكمة التمييز في العديد من قراراتها وهذا ما أكدته اتفاقية هامبورغ في المادة (١٢/٤) حيث حددت فترة مسؤولية الناقل على البضائع من وقت تسلمه البضاعة من الشاحن إلى حين تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه، فجاءت الاتفاقية وفصلت مجال عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل، فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وانقضاء عقد النقل أما بالنسبة لالتزامات الناقل فسنقوم بعرضها بشكل موضح :

## ٢ - التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة:

تبرز أهمية هذا الالتزام على الناقل بتقديم السفينة المتفق عليها في مشارطات إيجار السفن أكثر منها في عمليات النقل بسند شحن حيث أنه وفي حالة النقل بسند شحن فإن تعيين السفينة لا يكون ذو أهمية وذلك لأن جوهر عقد النقل هو تحريك البضاعة من مكان لآخر في الزمان والمكان المتفق عليه. ولكن الناقل وفي كل الأحوال ملزم قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تجهيز العنابر وسائر أقسام السفينة لتكون صالحة لشحن البضائع فالصلاحية للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة وتكون معدة ومجهزة لذلك وهذا ما نصت عليه المادة (١٢/١) من قانون التجارة البحرية.

## ٣ - الالتزام بشحن البضائع:

والشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، ويتم الشحن عادةً من ميناء التحميل ويلتزم به أصلاً الشاحن ولكنه قد يقوم الإتفاق أن يقوم الناقل بعملية الشحن وبالتالي يتحمل الالتزام الناشئة عنه ولكن ما يحدث من الناحية العملية أن هنالك شركات شحن وتفريغ متخصصة لهذا الغرض.

## ٤- الرص والتعزيم:

ويقصد بالرص وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تحفظها ولا تعرضها للتلف وتوضع البضاعة بصورة فنية لتحقيق التوازن في السفينة.

فسلامة الرص تدخل ضمن التزامات الناقل ووظائف الربان من أجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، ويعتبر عيب الرص بإخلال بالتزام الناقل العقدى ويسأل عنه مسؤولية عقدية. أما بالنسبة لرص البضاعة على سطح السفينة قد أخرجت بضائع السطح من تطبيق القواعد القانونية عليها، أما إتفاقية هامبورغ فقد وسعت مفهوم البضائع حيث أدخلت في معناها بضائع السطح.

وهناك حالات يجوز للناقل أن يرص البضاعة على سطح السفينة إذا توافرت الشروط التالية:

١. أن يحصل الناقل على موافقة الشاحن الخطية على ذلك وتوقيعه على وثيقة الشحن بما

يفيد بموافقته على وضع البضاعة على سطح السفينة.

٢. إذا كانت الأعراف البحرية تحيز هذا النوع من الرص على السطح كالأخشاب مثلاً أو المعدات التي لا يمكن إنزالها في العنابر.

٣. إذا كان الرص على سطح سفينة من السفن السطحية لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لأخطار أعالي البحار.

٤. الإلتزام بالنقل:

يلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول كما يلتزم الناقل بأن يتبع خط السير المعتاد وإذا إتفق على طريق في سند الشحن فلا يجوز له أن يسلك طريق آخر ولا أن يعرج على موانئ لم تدر العادة الوقوف فيها.

ونجد أن قانون التجارة البحرية قد خلا من نص يعالج الطريق التي يجب على الناقل البحري سلوكها، إلا أن قانون التجارة قد أوجب على المرسل أن يعين بوضوح للناقل الطريق التي يلتزم بإتباعها المادة (١/٧١) من قانون التجارة.

## ٥ - ميعاد النقل :

لم يحدد قانون التجارة البحرية مدة تنقل خلالها البضاعة من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول إلا أن قانون التجارة قد أشار إلى مدة النقل فالمادة (٧٦) من قانون التجارة أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير في تسليمه وعلى ذلك كان لا بد من تحديد مدة النقل حيث أن حق إقامة الدعوى على الناقل تسقط إذا مرت سنة من الوقت الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة.

أما المادة (٢/٥) من قواعد هامبورغ فقد اعتبرت البضاعة مفقودة إذا تأخر الناقل عن تسليمها للمرسل إليه مدة ستين يوماً متتالية تلي موعد التسليم المتفق عليه أو المعقول.

#### **٦ - المحافظة على البضاعة:**

يلتزم الربان بالمحافظة على البضائع المشحونة على السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه ويحدد العرف التجاري عادة شروط هذا الإلتزام.

#### **خامساً: الإلتزام بعدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية:**

وتظهر أهمية هذا الإلتزام في عقود مشارطات السفن، أما في حالة النقل بسندات شحن فلا تعين السفينة عادةً إنما يتفق فقط على عملية النقل، فقد يلجأ الناقل إلى تغيير السفينة إذا اضطرت مخاطر البحر أو إعلان الحرب ونقل البضائع لسفينة أخرى من سفن الدول المحايدة، وبالطبع فإنه على الناقل عند تغيير السفينة أن يختار سفينة صالحة للملاحة وأن يعتني بالبضاعة جيداً أثناء التفريغ وإعادة الشحن وأن يخطر الشاحن بذلك وأن يرسل له سند الشحن الذي تسلمه من السفينة الثانية كي يتمكن من استلام الحمولة والتأمين عليها.

#### **سادساً: الإلتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:**

يلتزم الناقل أساساً بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه أما معنى الميناء الذي تحمل منه السفينة والتي تفرغ فيه الحمولة فيصعب إيجاد تعريف دقيق لميناء التحميل والتفريغ ولكنه قد يشكل ميناءً إن كان فيه مكان لوقوف السفن بسلام وشاطيء يمكن استعماله للتحميل والتفريغ بسهولة وبعض التسهيلات اللازمة لحركة السلع التجارية.

#### **سابعاً: إلتزام الناقل بتفريغ الحمولة:**

والتفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول، ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري وفقاً لما جاء في المادة (٢١١) من قانون التجارة البحرية ويستفاد من هذا النص أن الشحن هو التزام على الشاحن والتفريغ إلتزام على الناقل.

#### **ثامناً: إلتزام الناقل بتسليم البضاعة:**

والتسليم هو عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها بموجب ما تم الإتفاق عليه في سند الشحن،

ويكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن.

ويجب التفريق هنا بين تسليم البضاعة للمرسل إليه وما بين تفريغها في الميناء، إذ أن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه إنقضاء عقد النقل، أما التفريغ للبضاعة فهو عمل مادي يتحصل بإخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء.

فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وإنقضاء عقد النقل ومن تاريخ التسليم تبدأ مدة تقادم الدعوى التي ترفع على الناقل بسبب هلاك أو ضرر البضاعة أو من اليوم الواجب التسليم فيه المادة (٢١٩) و المادة (٢٢٠) من قانون التجارة البحرية.

**إلتزامات وحقوق المرسل إليه : من أهم الإلتزامات المرسل إليه :-**

**تاسعا : دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول.**

أن يستلم البضاعة أما إذا امتنع المرسل إليه عن تسلم البضاعة أو إذا لم يتقدم أحد لاستلامه، كان على الربان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة أو يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف .

ويتم إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه عن طريق تسليم نسخة سند الشحن الموجودة لديه إلى الربان، ولكن جرت العادة أن يسلمها المرسل إليه إلى وكيل السفينة الذي يعطيه مقابل ذلك إذناً باستلام البضاعة وهو ما يسمى بأمر التسليم وعندما يتسلمها المرسل إليه يتم التأشير على أمر التسليم بما يفيد استلام البضاعة.

وتسليم البضاعة لا يكون إلا بتقديم سند الشحن فهو الإيصال الذي يعطيه الناقل للشاحن لإثبات استلامه البضاعة وهو يعتبر ممثلاً للبضاعة فلا يمكن تسليمها لأي شخص إلا إذا كان يحوز هذا السند حيازة قانونية. كما أن سند الشحن يعتبر سند ملكية للبضائع المشحونة، وبالتالي فإن الناقل لا يسمح لأي شخص باستلام البضاعة منه إلا إذا تقدم بسند شحن يحوزه حيازة قانونية.

إلا أن الناقل وفي بعض الحالات قد يسلم البضاعة دون أن يقدم المرسل إليه سند الشحن وذلك في حالات وصول السفينة قبل استلام سند الشحن ففي هذه الحالة ورغبة من الناقل للإستجابة لطلب المرسل إليه الذي بحاجة للبضاعة ولعدم تأخير السفينة فإن الناقل يوافق على تسليم البضاعة للمرسل إليه بدون سند الشحن بشرط الحصول على تأمين لضمان المخاطر التي ينطوي عليه مثل هذا العمل. وعادةً ما يكون عبارة عن تأمين مصرفي من الدرجة الأولى.



## التأمين البحري

### أولاً: تعريف التأمين؛

١ - التأمين في اللغة : مصدر أَمِنَ يُؤَمِّنُ مأخوذة من الاطمئنان الذي هو ضد الخوف ومن الأمانة التي هي ضد الخيانة . يقال أَمَّنَهُ تأميناً وأثَّمتنه واستأمنه.

### ٢ - تعريف عقد التأمين التجاري :

عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء المالكة .

### ٣ - أنواع التأمين البحري؛

تُصنف أشكال عقود التأمين البحري إلى ثلاث أنواع :

١ - النوع الأول: يعتمد على موضوع التأمين:

أ. تأمين على جسم السفينة ،

ب. وتأمين على البضاعة ،

ج. وعقود تأمين الناوولون (أجرة النقل أو الشحن )

٢ - النوع الثاني : يعتمد على مدة التأمين:

١ . تكون وثيقة التأمين لرحلة معينة .

٢ . لمدة معينة .

٣ - النوع الثالث: يعتمد على نوع الخسائر :

١ . ووثائق تغطي الخسائر الكلية .

٢ . ووثائق تغطي جميع الخسائر ماعدا الخسائر الخاصة .

٣ . ووثائق ضد جميع الأخطار .

### ٤ - أنواع عقود التأمين البحري؛

لهذا تعاونت شركات التأمين على إعطاء صفات للعقود فأصبحت ثلاث أنواع:

Clause " C " "A" "B

## أولاً : الأخطار المغطاة في الشرط ( Clause C )

### يغطي هذا الشرط :

- عدم وصول كامل الحاوية NON-Delivery of whole container .
- انجراف البضاعة من السفينة Washing over board
- الخسائر أو الأضرار التي تصيب الشيء المؤمن عليه والتي يعزى سببها بصورة معقولة إلى عدة عوامل منها :
- الحريق أو الانفجار.
- جنوح أو تشحيط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب
- انقلاب وسيلة النقل البري أو خروجها عن القضبان الحديدية.
- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
- تفرغ البضاعة في ميناء إغاثة .
- الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ويكون سببها :
- التضحية في الخسارة العامة.
- الرمي Jettison

## ثانياً : الشكل الثاني: ( Clause B )

الأخطار المغطاة في الشرط ب ( Clause B ) هي ذات الشروط في الشرط C بالإضافة إلى :

- ١ . الزلزال أو ثورة البراكين أو الصواعق.
- ٢ . اكتساح الأمواج لسطح السفينة أو المركب
- ٣ . دخول مياه إلى السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة أو مكان التخزين.
- ٤ . الخسارة الكلية لأي طرد يفقد بسقوطه من على متن السفينة أو بسقوطه أثناء التحميل على أو التفريغ من السفينة أو المركب .

## أما الشكل الثالث من شرط التأمين البحري ( Clause A )

انه تأمين شامل لكل ما يصيب السفينة وما عليها ، والأخطار الرئيسية المشمولة بالتغطية التأمينية بموجب هذه الوثيقة :

(الحريق الصواعق، الانفجار ، جنوح السفينة بسبب ارتطامها بالأرض أو احتكاكها بجسم صلب ، أضرار المياه الثقيلة ، تصادم السفن ، القرصنة ، خيانة الریان أو طاقم السفينة ، أخطار الثلوث ، المسؤولية عن التصادم بين السفن العوارية العامة ، بذل الجهد لتقليل الخسارة (الجهد والعمل). كل مايتعلق بطاقم وركاب السفينة ) .

ولكن هنالك استثناءات تفرضها شركات التأمين منها على سبيل المثال لا الحصر :

- استثناءات عامة.

- استثناءات خاصة.

**الاستثناءات العامة:**

لا يغطي هذا التأمين بأي حال :

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي تعزى إلى سوء تصرف مقصود من المؤمن له .

- التعرب العادي، أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم ، أو البلى والتمزق العادي للشيء المؤمن عليه.

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملائمة تغليف أو تهئية الشيء المؤمن عليه ( ويعد من قبيل التغليف لأغراض هذا الشرط التستيف في حاوية أو شاحنة، على أن يكون التستيف قد تم قبل انعقاد هذا التأمين أو أن يكون قد تولاها المؤمن له أو مستخدموه).

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف المسببة عن عيب ذاتي أو عن طبيعة الشيء المؤمن عليه.

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير، حتى ولو كان سبب التأخير خطر مؤمن منه .

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن الإعسار أو العجز المالي لمالكي السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها.

- الضرر أو التلف المتعمدين للشيء المؤمن عليه أو أي جزء منه بفعل عمل غير مشروع من قبل أي شخص أو أشخاص.

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أي سلاح حربي يستخدم فيه الانشطار و/أو الانصهار الذري أو النووي أو أي تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوة أو مادة مشعة.

**الاستثناءات الخاصة:**

تشرطها بعض شركات التأمين :

- شرط استثناء عدم الصلاحية للملاحة أو عدم الملائمة.

- شرط استثناء أخطار الحرب.

- شرط استثناء أخطار الإضرابات .

في هذا السياق يجب ان نفرق بين:

### أنواع وثائق التأمين البحري .

– وثيقة التأمين البحري التي تغطي الأخطار البحرية العادية للبضائع المنقولة بحرًا

.Marine Cargo Insurance Policy

– وبين وثيقة التأمين التي تغطي الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة والآتھا

.Marine Hull Insurance Policy

– الأولى: تغطي في شكلها الأوسع شمولاً كافة التلغيات والعجز الذي قد يلحق الشحنة موضوع

التأمين بالإضافة إلي حصة مالك الشحنة في العوارية العامة أو مصاريف الإنقاذ من المخازن

للمخازن I.C.C. From warehouse to warehouse

– أما الوثيقة التأمينية في شكلها الأوسع شمولاً :

أيضاً تغطي التلغيات التي قد تلحق بالسفينة أو الآتھا أو ملحقاتھا من مولدات وأوناش

وخلافه نتيجة لخطر مغطي تأمينياً طبقاً لشروط I.T.C. Hull

وكلتا الوثيقتين تستثني من التغطية أي تلف أو غرق أو حريق ناجم عن إخطار الحروب أو الحرب الأهلية والثورة والعصيان والتمرد والمنازعات التي تنشئ عن ذلك والاستيلاء والحجز والإيقاف والمنع والألغام المتفجرة والطوربيدات والقنابل أو أي أسلحة حرب متفجرة والإضراب والاعتصام والشغب أو أي عمل إرهابي.

### وثائق التأمين البحري والأخطار التي تغطيھا :

وثيقة التأمين البحري على السفينة:

لقد تضمنت الوثائق تفصيلاً لكل الأخطار الواجب تغطيتها وضمائنها وأيضاً ما هو مستثنى من

ضمانات معينة منها :

– الأخطار لا تغطيھا هذه الوثيقة.

– تشتمل على مدى ومدة الغطاء التأميني.

– تشتمل على أسماء مينائي القيام والوصول .

– كذلك مقدار الالتزام المادي للمؤمن له ونوع العملة النقدية التي يدفع بها الالتزام المقرر وأيضاً

ينص في الوثيقة على طريقة التعويض اللازمة في حدود نوعية ونسب العوارية المتفق عليها.



## أنواع وثائق التأمين البحري:

مرّ معنا أشكال وأنواع التأمين البحري فتحدثنا عن الشروط ( Clause ( A & B ) وهي التصنيف حسب المخاطر وهذه لا تختلف عنها بصورة عامة تكون على قسمين ( مفتوحة أو مغلقة ) :  
( ١ ) وثائق تأمين رحلة بحرية بعينها وضد أخطار محددة من بدء الرحلة وحتى وصولها إلى ميناء الوصول بسلام وأمان .

( ٢ ) وثائق تأمين محددة المدة ومن المصطلح عليه أن الحد الأدنى لها سنة واحدة وهي الأكثر شيوعاً .  
( ٣ ) وثائق تأمين البضائع ضد الحريق والاعتداء والإلقاء في البحر والإيقاف السلطوي والكوارث والأضرار وهناك بعض الاستثناءات لبعض الأنواع التي لا تشملها هذه الوثائق ومعظمها غذائية .  
( ٤ ) وثائق تأمين السفينة أو جسمها وأجهزتها وقواربها وفرشها من أخطار القرصنة واللصوصية والسفن الحربية والاعتداءات والحرائق والإيقاف السلطوي وخيانة الطاقم والأضرار العامة كالحوادث والمصادمات وغيرها .

## شروط عقد التأمين:

يتوقف الاكتتاب وتحديد أسعار تأمين الوحدات البحرية على مجموعة عوامل تلعب كل منها دور هام في قرار التأمين على السفن منها :

- نوع السفينة: حيث تتعدد أنواع الوحدات البحرية من وحدات :

- أ - سفن بضائع عامه تعمل على خط ملاحي منتظم وأخرى جواله .
- ب - سفن الركاب والعبارات .
- ج - سفن نقل البضائع الصب .
- د - ناقلات البترول والصهاريج .
- هـ - وحدات الخدمات البحرية كالقاطرات .
- و - لنشات النزهة .

- نشاط السفينة Trade : حيث يلعب نشاط السفينة في تحديد العائد من وراء تشغيلها ، وهذا بدوره يؤثر في مدى قدرة الشركة المالكة على القيام بالصيانة اللازمة واستخدام الطاقم المؤهل .

- الإدارة Management : يتطلب إدارة السفينة دراية خاصة بظروف النقل البحري ، حيث توجد حالياً منافسة قوية بين خطوط الملاحة العالمية في الاستحواذ على السوق ، إن عدم قدرة الإدارة على توفير التشغيل الاقتصادي للسفينة سوف يكون له أثره في عدم قدرة الشركة على توفير الموارد المالية اللازمة لتشغيل السفينة وبالتالي تحميلها بمرهونات بنكية وأعباء مالية قد تؤدي إلى الإعسار .

– شروط التغطية التأمينية : حيث تتراوح بين تغطية محدودة في صورة هلاك كلى للوحدة أو تغطية شاملة . وهذا يتطلب بالإضافة إلى دراية بشروط التغطية التأمينية للوقوف على شروط الاتفاقيات والقوانين الدولية التي تحكم الملاحة البحرية كقواعد يورك ، أنتويرب لتسوية العواريه العامة وكذلك إجراءات التحكيم في حاله وجود نزاع أو مصاريف إنقاذ والاتفاقيات الخاصة بمنع وتقليل التلوث .

– القيمة التأمينية : لا تتوقف القيمة التأمينية للوحدة على ما بها من مأكينات وتجهيزات وجسم فحسب ولكن كيفية تشغيل السفينة والعائد الذي تحققه يلعب دور كبير في تقدير القيمة التأمينية للوحدة . فالسفن التي يتم تشغيلها بطريقة اقتصادية مما يجعلها تدر عائداً أعلى من سفينة أخرى مماثلة لها في المواصفات يتم تقدير قيمتها التأمينية بأعلى من تلك التي لا تدر ذات العائد . إننا يجب النظر إلى السفينة على أنها خط إنتاج محلى كلما زاد إنتاجية زادت قيمته التي يتعين التأمين بها .

– عمر السفينة : السفينة حديثة الإنشاء غالباً ما تكون مجهزة بأحدث أجهزة الملاحة ومكافحة الحريق وأقل عرضه لتعطل الماكينات وأكثر قدرة على مجابهة الأخطار البحرية . وإن الإحصائيات المنشورة تدل على أن أكثر السفن عرضه لحالات الهلاك الكلى من ٢٠ - ٢٥ سنة وأنه كان المعدل بعد هذا العمر يتناقص .

إذن الشروط التي يجب توفرها في موضوع التأمين لكي يكون قابلاً للتأمين هي :

١ - شروط فنية :

– أن تكون الأخطار المفظة موزعة .

– انه عند تحقق الخطر يمكن قياس وإحصاء الضرر .

٢ - شروط اقتصادية :

– أن لا يكون احتمال تحقق الخطر اكيداً .

– توفر عدد كاف من المؤمنين .

٣ - مبادئ قانونية :

أ - مبدأ منتهى حسن النية : أن في جميع العقود يجب أن يكون المتعاقدين على علم ودراية بالشروط والأحكام الواردة في العقد، ولكن في عقود التأمين يكون الاعتماد على مصداقية المؤمن عليه في ذكر جميع الحقائق المتعلقة بموضوع التأمين .

ب - مبدأ السبب القريب (وهو ما يتعلق بموضوع تجاري ربحي بحت لأنه ينطوي على )

ج - مبدأ المشاركة - أساسه عقد .

د - مبدأ التعويض - بالنسبة للتاجر .

هـ - مبدأ المصلحة التأمينية - بالنسبة للشركة .





## الخطوط المنتظمة

### طرق تشغيل السفن :

يلعب النقل البحري دوراً أساسياً بالنسبة لاقتصاد الدول النامية وذلك لما يحدثه من أثر في شكل زيادة الدخل القومي . ففي حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هنالك استخدام عنصر محلي في الاستثمار وبالتالي لا يترتب على ذلك اضافة للدخل القومي على خلاف ما يحدث عند الاستثمار في مصنع استوردت آلاته من الخارج فهناك ( مدخل محلي ) يتمثل في التركيب والإنشاء وإذا تم بناء السفينة محلياً يلاحظ أن آثار الدخل الذي تم توليده يكون كبير لأن القيمة المضافة في مجال السفن مرتفعة .

### طبيعة النقل البحري :

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون في استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب كما يعتبر النقل البحري عنصر من عناصر لوجستيات التجارة .

كما أن خدمة النقل البحري تتم إما وفق سوق خطوط منتظمة أو سوق سفن جواله أو الأسواق المشابهة .

### سوق النقل البحري :

يوصف النقل البحري بأنه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته فإذا قدر للشاحن ان يتمتع بالميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار أن :  
( ١ - معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحي لكل نوع من أنواع البضائع و بنود العقد المتعلقة بها .

٢ - مراقبة سوق النقل الملاحي العالمي عن كثب و معرفة اسعار النولون المختلفة لكل سوق .  
فقد تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحي غير منتظم سعر نقل أقل من سفينة

خط منتظم ولكن قد تتخذ خط ملاحي أطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين .

### ١٢ طرق تشغيل السفينة :

يتم تقسيم طرق تشغيل السفن إلى قسمين :

١ - الخطوط منتظمة .

٢ - الخطوط جواله .

### ١٣ الخطوط المنتظمة :

- هي خطوط ذات مواعيد إبحار منتظمة وخطوط سير ثابتة ومعلنة مسبقاً وملاك هذه السفن هم ناقلون عموميون .
- والبضائع في هذه الخطوط هي بضائع عامة متنوعة وعالية القيمة واغلبها بضائع محوالة ويتم النقل طبقاً لسند شحن واحد وأجرة النقل ثابتة لفترة زمنية محددة ومعلنة مسبقاً لكل نوع من البضاعة والسفن في الخطوط المنتظمة معظمها سفن حديثة وسريعة .
- وهيكل الشركة في هذه الخطوط كثيفة العمالة ذات أقسام متعددة قد يكون لها فروع أو ممثلين في الخارج ويتم الحصول على البضاعة عن طريق الإعلان أو الوكلاء بالموانئ المختلفة .
- أبسط أشكال عمل الخطوط المنتظمة هو أن تكون هناك مجموعة من السفن التي تعمل بين مجموعة من الموانئ بصفة منتظمة فتشكل هذه السفن فيما بينها مؤتمراً ملاحي يقوم بالخدمة على هذا الخط .

### ١٤ المؤتمرات الملاحية :

المؤتمرات الملاحية هي مجموعة من الشركات الملاحية أو ملاك السفن الذين يعملون في نفس المنطقة الجغرافية اتفقوا فيما بينهم على فرض تعريفة شحن موحدة والالتزام بنفس شروط وبنود عقد النقل في مواجهة كافة الشاحنين ، والعمل طبقاً لمواعيد وخطوط سير ثابتة ومحددة حيث يساعد ذلك المصدرين والمستوردين والتجار بصفة عامة على التخطيط الجيد لعقد الصفقات التجارية من حيث تحديد مواعيد الشحن ومواعيد الإستلام .

وأحياناً تفرض هذه المؤتمرات الملاحية فئتين مختلفتين من سعر الشحن لنفس السلعة

ولنفس الرحلة ، حيث يعرض السعر الأقل على الشاحنين أو التجار الذين يوقعون على ما يسمى " عقد الولاء " والذي بمقتضاه يلتزم الشاحن أو التاجر باستخدام سفن هذا المؤتمر الملاحى فقط دون غيرها من السفن على هذا الخط . أما الشاحن الذى لم يوقع على مثل هذا العقد فإنه يستخدم سفن المؤتمر الملاحى ما شاء ذلك ولكن بسعر شحن أعلى .

وقد تمتلك الشركة التى تعمل بنظام الخطوط المنتظمة سفينة واحدة أو عدة سفن أو تستأجر عددا من السفن لمدة زمنية للقيام بنفس الخدمة وقد تعمل هذه السفن على خط ملاحى واحد أو أكثر طبقا لحجم التجارة على هذا الخط ، ولم يقتصر العمل بنظام الخطوط المنتظمة على خدمة النقل البحرى فقط بل أصبح الإتجاه الحديث أن بعض المؤتمرات الملاحية أو بعض أصحاب السفن العاملة على الخطوط المنتظمة يقوم بخدمة النقل متعدد الوسائط أى من الباب إلى الباب بدلا من نظام الخدم السابق الذى يعرف بأنه من الميناء إلى الميناء ، إلا أن هذه الخدمة (من الباب للباب) تتطلب شبكة من الحاسبات الآلية والإتصالات عالية الكفاءة والتعقيد حتى يمكن متابعة حركة البضائع فى جميع مراحلها كمثل تتطلب أيضا كفاءة لوجستية فائقة لكى تلعب دورها فى حركة البضائع المنقولة داخل إطار زمنى دقيق .

وعلى الجانب الآخر من السفن والموانئ نجد أن معظم البضائع المنقولة على سفن الخطوط المنتظمة هى بضائع عالية القيمة من نوعيات متعددة تصل إلى مئات أو آلاف الأنواع تحمل السفينة من هذه النوعيات العشرات أو المئات فى الرحلة الواحدة. معظم هذه البضائع تستنف داخل حاويات لسهولة نقلها وتداولها ولكن الأهم لكى يمكن شحنها على سفن الحاويات للإستفادة من السرعات العالية لهذه السفن ، يعكس السفن الجواله التى غالبا ما تنقل بضائع قليلة القيمة وتشحن نوعا واحدا أو إثنين من البضاعة فى الرحلة الواحدة .

ويمتاز العمل على الخطوط المنتظمة بأن عقود النقل على هذه السفن لها صيغة موحدة ثابتة تسمى « سند الشحن » التى تشمل نفس البنود والشروط التى تترى على جميع الشاحنين بغض النظر عن كميات أو نوعيات البضاعة المشحونة .

يمكن تلخيص ما سبق فى أن الشركات الملاحية التى تعمل على نفس الخط الملاحى تتجمع فيها يسمى بالمؤتمر الملاحى وأن جميع أصحاب أو مشغلى هذه السفن هم ناقلون عموميون بموجب القوانين ولذلك فهم لا يستطيعون التميز بين شاحن وآخر فى السعر أو الخدمة ولذلك توضع تسعيرة موحدة لكل نوع من انواع الشحنات لكل مسافة من المسافات لتلتزم بها جميع سفن المؤتمر

ونظرا لتنوع الشحنات وكثرة الشاحنين على السفينة الواحدة فإن شركات الخطوط المنتظمة هى شركات كثيفة العمالة حيث يتكون فرعها الرئيسى من أقسام متعددة منها الخاص بالتسويق وقسم خاص بمتطلبات السفينة وقسم هندسى لمتابعة الإصلاحات وأعمال الصيانة وقسم للموارد البشرية والأفراد وقسم للشئون القانونية وقسم خاص بالتأمين والمطالبات .. الخ . كما تميل معظم هذه الشركات إلى إنشاء مكاتب خارجية فى الدول التى تعمل عليها السفن أو قد تلجأ إلى تعيين وكلاء ملاحيين فى الموانئ التى تتردد عليها سفنها لمتابعة وخدمة هذه السفن.

● وللتمييز بين السفن العاملة على الخطوط المنتظمة والسفن الجواله فإن أول ما يجب مراعاته أن أصحاب أو مشغلى سفن الخطوط المنتظمة هم ناقلون عموميون وهى نقطة هامة جدا وعليه :

- ١ . الشركات التى تعرض خدمات النقل البحرى عموما سواء أن كانوا يعملون فى الخطوط المنتظمة أو السفن الجواله هم من يطلق عليهم لفظ الناقلون وزبائنهم يطلق عليهم لفظ الشاحنون .
- ٢ . تنشر شركات الخطوط المنتظمة أسعار نقلها وخطوط سيرها والموانئ التى تتردد عليها وتواريخ وصول ومغادرة هذه الموانئ ، كما تلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضاعة المتوفرة فى أى ميناء أو عدم وجودها إطلاقا . كما تتميز بالأنواع المتعددة من البضائع المنقولة وكثرة عدد الشاحنين.
- ٣ . السفن الجواله غالبا ما تنقل نوع واحد من البضاعة أو نوعين على الأكثر فى الرحلة الواحدة لشاحن واحد فقط . كما ليس لها خط سير محدد .
- ٤ . للتفريق بين شحنات الخطوط المنتظمة وشحنات السفن الجواله ، نجد أن النوع الأول يشمل كل ما يطلق عليه بضائع عامة ، فى حين يشمل النوع الثانى تلك البضائع المفرطة أو السائبة مثل الحبوب وخامات المعادن والبتروول ومنتجاته والغازات المسالة والتى تشحن على هذه الصورة بكميات كبيرة .

## الفرق بين سفن الخطوط المنتظمة والسفن الجواله

السفن الجواله	سفن الخطوط المنتظمة	
ليس لها مواعيد محددة وخطوط السير متغيرة حسب السوق.	ذات مواعيد إبحار منتظمة وخطوط سير ثابتة ومعلنة مسبقا.	طبيعة العمل
ملاك هذه السفن هم ناقلون خصوصيون.	ملاك هذه السفن هم ناقلون عموميون.	نوعية الناقل
تتقل بضائع متجانسة منخفضة القيمة مثل الحبوب وخامات المعادن والبترول ومنتجاته.	تتقل بضائع عامة متنوعة وعالية القيمة وأغلبها بضائع محواة.	طبيعة الشحنة
يتم النقل بعقود مباشرة مختلفة .	يتم النقل طبقا لسند لشحن موحد.	عقد النقل
تخضع للتفاوض طبقا لميكانيكية العرض والطلب.	ثابتة لفترة زمنية محددة ومعلنة مسبقا لكل نوع من البضاعة.	أجرة النقل
سفن أعمارها كبيرة نوعا ومتوسطة السرعة.	معظمها سفن حديثة وسريعة.	تصميم السفينة
العمالة قليلة العدد جدا ولكنها عالية الكفاءة والخبرة.	كثيفة العمالة ذات أقسام متعددة قد يكون لها فروع أو ممثلين في الخارج.	هيكل الشركة
يتم من خلال السماسرة والوسطاء.	يتم ذلك عن طريق الإعلان أو الوكلاء بالموانئ المختلفة.	الحصول على البضاعة
سند شحن CHARTER	سند شحن LINER	نوع بوليصة ( سند الشحن )



غالبًا ما يوصف مؤتمر « كلكتا - المملكة المتحدة » بأنه أول مؤتمر ملاحى وهو فى الواقع أول مؤتمر ملاحى حديث . وفى وقت إفتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩ أصبحت السفن البخارية أكثر كفاءة وحلت محل الكثير من السفن الشراعية التى كانت تعتمد على قوة وإتجاه الرياح فى تسييرها مما أعطى للسفن البخارية وخصوصا بعد عبورها لقناة السويس وتخصير المسافة بين القارة الأوروبية والهند ميزة تنافسية عالية على السفن الشراعية التى كانت تدور حول رأس الرجاء الصالح فى جنوب القارة الإفريقية نظرا لأن الرياح فى البحر الأحمر لم تكن مواتية بالصورة التى تساعد السفن الشراعية فى الملاحة فى البحر الأحمر وبالتالي زادت مدة الرحلة بين أوروبا والهند بصورة كبيرة عن مثيلتها فى السفن البخارية. كذلك لم تكن السفن البخارية تقطع الرحلة فى زمن أقل فقط ولك كان من الممكن للشاحنين توقع وقت وصولها للموانى بدرجة معقولة من الدقة وهو ما يحتاجه الشاحنين . ولمواجهة هذه المزايا التى أصبحت تحققها السفن البخارية لجأ أصحاب السفن الشراعية إلى خفض أسعار الشحن الأمر الذى قوبل بموافقة من ملاك السفن البخارية على هذا الحق فى تخفيض سعر النقل . ولكن سرعان ما ظهر الصراع بين الطرفين.

وفى عام ١٨٧٥ تقابل أعضاء مؤتمر « كلكتا - المملكة المتحدة » والمكون من بعض الشركات الملاحية وقرروا بصفة جماعية إلغاء الحق الممنوح للشاحنين فى الإختيار بين الشحن على سفنهم أو على سفن خارج مؤتمرهم ، كما تبنى أعضاء المؤتمر أسعار شحن موحدة وكذلك توحيد شروط وبنود عقد النقل. ولقد كان من المتوقع أن هذه الإجراءات سوف تؤدى إلى استقرار حالة السوق الملاحى وإلى ضبط وانتظام جداول الإبحار والتقليل من مرات تعديل أسعار الشحن كما كان من المتوقع أن يكون ذلك أكثر ملاءمة لمتطلبات الشاحنين. ومع ذلك اعترض الشاحنين والمصدرين والمستوردين لفقدانهم حق الإختيار بين السفن وهددوا بتحويل جزء كبير من تجارتهم إلى السفن الشراعية لرخس سعرها.

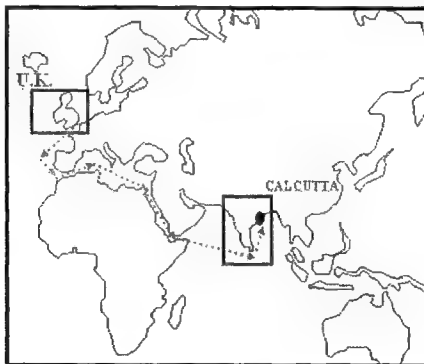
وخوفا من أن يفقد المؤتمر البضاعة المعروضة فى السوق استحدث ما يسمى بـ « عقد الولاء » التى تلزم الشاحنين بشحن بضائعهم على سفن أعضاء المؤتمر فقط .

رفض الشاحنين هذه العقود المقترحة وطالبوا ببعض الضمانات وبمعاملة أحسن قبل أن يلزموا أنفسهم بأى إرتباطات مع المؤتمر ، وفى عام ١٨٧٧ واستجابة لهذا الطلب من الشاحنين وضع المؤتمر نظام « الخصم المؤجل » حيث يستحق الشاحنين خصما فى السعر بعد انقضاء فترة زمنية محددة يكون الشاحن قد اظهر خلالها ولاءه للمؤتمر.

ويتطلب هذا النظام أن يوافق الشاحنين الذين يرغبون في الحصول على هذا « الخصم المؤجل » شحن كل شحناتهم على سفن أعضاء مؤتمر « كلكتا-المملكة المتحدة » فقط . وفى مقابل عقد الولاء هذا ألزم أعضاء المؤتمر أنفسهم بإعادة عشر ( ١٠ ٪ ) من مجموع النوالين التى دفعها الشاحن خلال الستة أشهر السابقة.

وعلى هذا يمكن القول أن من أهم أسباب تكوين هذا المؤتمر هو زيادة السفن العاملة بين المملكة المتحدة وشبه القارة الهندية . وعلى الجانب الآخر من المحيط الأطلنطى غربا تكونت العديد من المؤتمرات الملاحية التى كانت تخدم حركة التجارة بين القارة الأوروبية والقارة الأمريكية . ولكن كان إهتمام هذه المؤتمرات فى المقام الأول موجها إلى توحيد بنود سندات الشحن والإهتمام بإجراءات التفتيش على البضاعة قبل شحنها أكثر من إهتمامها بتوحيد أسعار النقل.

ويرجع المؤخرون المتخصصون أن إفتتاح قناة السويس تسبب فى تقصير المسافة بين المملكة المتحدة أدى إلى زيادة أعداد السفن الجاهزة للنقل حيث لم تعد تمكث سفن كثيرة فى البحر لفترات طويلة ، وبالتالي زاد المعروض من السفن فبدأت أسعار النوالين فى التدننى . ومن جهة أخرى أدى تطوير الآلات البخارية وإزدياد الحركة فى بناء السفن إلى زيادة أعداد السفن وبالتالي زيادة المعروض من السفن.



خط سير المؤتمر الملاحي « كلكتا - المملكة المتحدة »

وفى خلال الثلاثين سنة التالية لمؤتمر « كلكتا - المملكة المتحدة » تكونت العديد من المؤتمرات الملاحية على العديد من الخطوط الملاحية مثل أستراليا وغرب أفريقيا وجنوب أفريقيا وشمال البرازيل حتى شملت تقريبا كل حجم التجارة المصدرة من أوروبا.

### ﴿ تعريف الأمم المتحدة للمؤتمرات الملاحية ﴾

فى عام ١٩٧٤ قامت منظمة التنمية والتجارة التابعة للأمم المتحدة بتبنى كود خاص للمؤتمرات الملاحية أطلق عليه « قواعد السلوك » والتي دخلت حيز التنفيذ فى عام ١٩٨٢ وتنص هذه القواعد على أن لكل دول مصدرة أو مستوردة أن تتقل ٤٠ ٪ من حجم تجارتها على سفن الأسطول الوطنى وبالتالي يمكن توزيع حجم التجارة كالتالى :-

- ٤٠ ٪ تحمله سفن الدولة المصدرة .
- ٤٠ ٪ تحمله سفن الدولة المستوردة .
- ٢٠ ٪ يترك لسفن الأسطول العالمى .

### ﴿ مزايا المؤتمرات الملاحية ﴾

- ١ . منع أو الحد من المنافسة الضارة بين أعضاء المؤتمر .
- ٢ . ثبات واستقرار الأسعار لفترة زمنية محددة .
- ٣ . اطمئنان أعضاء المؤتمر الى تحقيق قدر مناسب من الربح .
- ٤ . تعظيم الإستفادة من سفن الأعضاء العاملة فى المؤتمر .
- ٥ . انتظام جداول الإبحار يساعد التجار فى عقد صفقات مستقبلية .
- ٦ . تقليل المخزون بالنسبة للمستوردين .
- ٧ . العدل والمساواة بين الشاحنين بغض النظر عن كميات البضاعة المشحونة لكل منهم .

### ﴿ عيوب المؤتمرات الملاحية ﴾

عدم استفادة الأعضاء من ارتفاع أسعار النقل فى سوق السفن الجواله نظرا لإرتباطهم بتسعيرة المؤتمر .  
عدم مقدرة بعض الشاحنين أصحاب الكميات الكبيرة من التفاوض للحصول على أسعار أفضل  
فى مقابل كميات شحنتهم الكبيرة .

عدم التوازن فى إتجاه حركة التجارة حيث تشحن كميات كبيرة فى أحد الإتجاهات بينما تقل الشحنات فى الإتجاه المعاكس.

يقلل نظام المؤتمرات فرصة الشاحنين من المنافسة الموجودة فى سوق النقل وبالتالي يقلبون بأسعار قد تكون أعلى.

### أنواع المؤتمرات الملاحية :

كما ذكر سابقاً فإن المؤتمرات الملاحية هى منظمات أو تجمعات لأصحاب السفن ومشغليها الذين يعملون على خط ملاحى واحد والذين اتفقوا فيما بينهم على سعر موحد للنقل وشروط موحدة لعقود النقل (سند شحن موحد).

يكون المؤتمر الملاحى مغلقة إذا لم يستطيع أى مالك سفينة من الإنضمام له إلا بموافقة أعضاء هذا المؤتمر. ويكون المؤتمر الملاحى مفتوحاً إذا استطاع أى مالك سفينة الإنضمام له إذا حقق بعض المتطلبات الفنية والمالية لهذا المؤتمر. وجميع أعضاء أى مؤتمر ملاحى هم ناقلون عموميون. وفيما يلى أنواع المؤتمرات الملاحية:-

#### ( أ ) المؤتمرات الملاحية المغلقة :

وهى أكثر الأنواع شيوعاً ولا يتم الإنضمام إلى المؤتمرات المغلقة بصفة أوتوماتيكية حيث تقتصر العضوية على أعضاء المؤتمر المؤسسين له ، وتهدف المؤتمرات الملاحية المغلقة بذلك المحافظة على نصيب كل عضو فيها من ما يتيح السوق الملاحى الذى تخدمه من بضائع حيث يخصص لكل عضو نصيبه من هذا السوق. وعندما يتقدم عضو جديد بطلب إنضمام للمؤتمر عندئذ يقرر أعضاء المؤتمر المغلق ما إذا كان إنضمام هذا العضو الجديد سوف يحقق فائدة للمؤتمر من عدمه ولأى منهم حق رفض إنضمام العضو الجديد.

ودائماً ما تنتقد المؤتمرات الملاحية المغلقة بأنها ضد مبدأ حرية السوق وأنها منظمات إحتكارية. وطبيعة هذه المؤتمرات تتنافى مع القوانين الفيدرالية الأمريكية ولكنه مصرح بها فى باق دول العالم.

#### ( ب ) المؤتمرات الملاحية المفتوحة :

تشتق المؤتمرات المفتوحة اسمها من كونها متاحة لجميع ملاك سفن الخطوط المنتظمة ومشغليها حيث يلتزم الجميع بسعر نقل موحد لكل نوع من الشحنات من الميناء للميناء ، وتتم المنافسة داخل هذه المؤتمرات على نوعية الخدمة للحصول على نصيب أعلى من التجارة. ويستطيع

أى مالك سفينة الإنضمام إلى هذه المؤتمرات شريطة أن يستوفى بعض الشروط الفنية والمالية المقررة بواسطة المؤتمر والإلتزام بقواعد المؤتمر المقررة من أعضائه.

وهذا النوع من المؤتمرات الملاحية هو النوع المسموح به فى الولايات المتحدة الأمريكية لأنه لا يتعارض مع مبدأ حرية السوق.

وتعفى العديد من القوانين والتشريعات بعض البنود الخاصة بالمنافسة فى إتفاقيات المؤتمرات أو داخل المؤتمر ذاته مثل تلك :-

- ١ . التى تطلب من عضو المؤتمر إستخدام تعريفة.
- ٢ . التى تطلب من عضو المؤتمر تنفيذ عقد الولاء.
- ٣ . وضع البنود والحالات الخاصة باستخدام عقود الخدمة (عقود الولاء).
- ٤ . تحديد نصيب كل ميناء من الفراغات.
- ٥ . تنظيم مواعيد الإبحار وأنواع الخدمات الأخرى.
- ٦ . تجهيز سبل المشاركة فى الشحنات أو الدخول.
- ٧ . تنظيم دخول أو طرد أعضاء المؤتمر.

#### متطلبات الشاحنين :

إن أهم ما يهم الشاحنين هو أن تسلم شحناتهم فى حالة جيدة وفى الوقت المناسب .  
ويأتى سعر النقل فى المرحلة التالية بعد ذلك أى أن السعر أقل فى الأهمية من جودة الخدمة  
وفيما يلى نتيجة بحث حول ترتيب أهمية إهتمام الشاحنين :-

- ١ . مواعيد إبحار السفن وتواريخ وصولها لموانئ التفريغ.
- ٢ . طول مدة الرحلة بين موانئ الشحن وموانئ التفريغ.
- ٣ . درجة إعتقاد وثقة الشاحن على جداول إبحار الناقل .
- ٤ . جودة ووفرة الحاويات.
- ٥ . سمعة الناقل فى مجال الخدمة المؤسسة على تاريخه وخبرته فى هذا الحقل.
- ٦ . سعر الشحن.

وكما هو واضح من الترتيب السابق كيف إحتل السعر آخر إهتمامات الشاحنين بعد بعض البنود الأخرى.

---

## تساؤل أهمية المؤتمرات الملاحية،

---

يمر سوق النقل العالمى بالخطوط المنتظمة بتحولات شديدة حيث كانت المؤتمرات الملاحية هى الشكل الأساسى للمنظمة الإقتصادية للنقل البحرى خلال القرن الماضى . إلا أن أهمية هذه المنظمات بدأت فى النقصان لعدة أسباب منها ظهور التحالفات العالمية العملاقة والإتحادات العالمية لمشغلى سفن الخطوط المنتظمة وكذلك ظهور المشغلين المستقلين (الغير منضمين لأى مؤتمر) تضافر هذا مع ظهور أهمية الموانئ المحورية وشبكات الموانئ التابعة لها فى التقليل من أهمية ودور المؤتمرات الملاحية بالصورة المتعارف عليها خلال القرن الماضى.



## أجرة النقل - النولون للخطوط المنتظمة والجوالة

الملاحة صناعة خدمية تقوم بالتأكد بإمداد التجارة العالمية بخط الحياة ، ويكفى القول أنه بسبب طبيعة كوكبنا هذا فإن ٩٠ ٪ من التجارة العالمية تتم عن طريق البحر. ولقد حفزت التطورات التكنولوجية فى تصميم وبناء السفن وكذلك الاقتصاد الناشئ عن صناعة السفن الكبيرة كل ذلك حفز على تشجيع التجارة العالمية وبالأخص فى الدول النامية وذلك بجعل نقل البضائع عبر المسافات الطويلة أكثر إقتصادا مما شجع على فتح أسواق للمواد الخام والمنتج النهائى وقام بتسهيل وتشجيع فكرة الإتجاه للتصنيع فى كثير من الدول حول العالم.

ويمكن على نحو عام وغالب تقسيم سوق النقل البحرى إلى قطاعين أو سوقين أساسيين:

- قطاع أو سوق نقل البضائع الصب سواء أن كانت جافة أو سائلة (كما يسمى أيضا بقطاع أو سوق المشاركات) ويختص هذا القطاع أو السوق بنقل المواد الخام مثل الزيوت ، الفحم، الحديد الخام والحبوب والبتروول ومنتجاته.

- قطاع أو سوق الخطوط الملاحية المنتظمة ويختص بنقل المنتجات النهائية والنصف نهائية كأجهزة الكمبيوتر ، المنسوجات وغيرها من المنتجات المصنعة والتي يمكن وصفها بأنها بضائع ذات قيمة عالية.

من وجهة نظر الاقتصاد والصناعة يعد القطاعان مختلفان كالآتى: يستخدم القطاع الأول فى عملية النقل ناقلات كبيرة جدا مثل ناقلات البترول وناقلات البضائع الصب وذلك لنقل تلك النوعية من البضائع الصب بنظام المشاركات سواء أن كانت المشاركات الزمنية أو المشاركة بالرحلة ، وتتطلب الخدمة فى هذا القطاع بنية أساسية بسيطة فلا حاجة لشركات كثيفة العمالة أو متعددة الفروع والأماكن ولكنها فى أبسط صورها تشبه خدمة التاكسى حيث تنتهى علاقة التعاقد بين الراكب والسائق (أى بين مالك البضاعة ومالك السفينة) بانتهاء الرحلة.

يعتمد سعر النقل فى هذا القطاع أو السوق على نظرية العرض والطلب حيث التنافس والذبذبة فى أسعار النوالين يمكن ملاحظتها بسهولة وعلى مدار فترات زمنية صغيرة جدا فهى أسعار يمكن

وصفها بأنها غير مستقرة لإعتمادها الأساسي على ديناميكية العرض والطلب في المكان والزمان. وعلى العكس من ذلك سوق أو قطاع النقل بالخطوط المنتظمة الذي يقوم بتقديم خدمات منتظمة بين موانئ محددة طبقا لجداول زمنية وأسعار محددة ومعلنة مسبقا وبشكل جيد ومنظم وثابت . كما أن الخدمة في أصلها متاحة لجميع الشاحنين ممن يمتلكون البضائع الجاهزة للنقل وهكذا فإن هذا القطاع يمكن تشبيهه بوسيلة مواصلات عمومية كالأتوبيس أو الترام التي تعمل على خط منتظم ومعلوم لمستخدميه وبنفس السعر لنفس المسافة ويمكن للجميع استخدامه دون فرق أو تمييز.

إن تقديم مثل هذه الخدمة في قطاع النقل البحري تتطلب تغطية عالمية لجميع المسارات ومناطق التجارة لذلك فهي تتطلب بنية أساسية شاملة في شكل شركات كثيفة العمالة وسفن حديثة وتوكيلات أو فروع للشركات في أماكن متفرقة طبقا لمجال تقديم الخدمة وأخير المعدات سواء على البر أو على السفن. فعلى سبيل المثال فإن تقديم خدمة أسبوعية بين أوروبا والشرق الأقصى تتطلب إستثمارات تزيد على بليون دولار أمريكي لذلك فإن إستثمارات بمثل هذه الأهمية من المتوقع أن تؤدي إلى تركيز رأسمالي غير مرغوب فيه في نشاط واحد كما أنها من ناحية أخرى تضع حواجز جسيمة للدخول في هذا النشاط لمستثمرين جدد.

كما أن البضاعة المنقولة في قطاع أو سوق النقل بالخطوط المنتظمة هي في أغلبها بضائع عامة كانت حتى بداية الستينيات من القرن الماضي تنقل بأشكال مختلفة من حيث التعبئة ، فقد كانت تأخذ شكل البالتات أو الصناديق أو البراميل أو الأقفاص .. الخ . وكان يتم النقل عن طريق سفن صغيرة نسبيا تعرف بسفن البضائع العامة التي منها السفن ذات السطحين والسفن متعددة الأسطح ، ومعنى ذلك أن هذه السفن كان لها عنابر تصلح لتستيف هذه البضائع العامة في أشكال التغليف السابقة والمعبأة سلفا والتي يمكن وصفها بأنها طرود صغيرة نسبيا إذا ما قورنت بالحاويات التي هي أداة النقل الحالية في هذا القطاع . وكانت عملية شحن وتفريغ هذه الطرد الصغيرة تتطلب كثير من العمالة كما كان من نتيجة كثرة عدد هذه الطرود الصغيرة بالمقارنة بوزنها أن أصبحت السفن تقضى أوقاتا طويلة بالموانئ في القيام بعمليات الشحن أو التفريغ وبالتالي قلت بشكل كبير إنتاجية السفن لقلة عدد الرحلات التي يمكن أن تقوم بها ، كما أدى ذلك من جانب آخر إلى ظهور مشكلة التكدس في الكثير من الموانئ حيث تصل بعض السفن بينما السفن السابقة لازالت تحجز الأرصفة حتى تنتهي من عمليات الشحن والتفريغ ، كل هذا أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل بصفة عامة وإثر في النهاية على تطور وإزدهار التجارة العالمية . لا يقل عن ذلك أهمية أن مثل هذا التأخير في الموانئ قد أدى إلى شذوذ في حركة التجارة القائمة حيث إضطر



أصحاب المصانع وتجار الجملة والقطاعى إلى الاحتفاظ بمخزون كبير ونتيجة لذلك تراكمت مصاريف التخزين والتحميل على مصاريف النقل مما أدى إلى ارتفاع أثمان المنتج النهائى ومرة أخرى حال ذلك دون تطور وإزدهار التجارة العالمية.

بدء التغير الحقيقى لكل هذه المشاكل فى الستينيات من القرن السابق مع ظهور الحاويات كأداة للنقل فى التجارة بين الولايات المتحدة وأوروبا وبعد ذلك فى باقى أرجاء العالم حيث أطلق على ظهور الحاويات فى هذا الوقت أنها « ثورة فى عالم النقل بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة ».

وأصبح نقل البضائع العامة الآن يتم فى حاويات لها مقاسات محددة تناسب فى الغالب إلى طولها فهناك الحاويات العشرون قدما (وتعرف بالوحدة المكافئة للعشرين قدما) ( Twenty Equivalent Unit – TEU ) ، ثم الحاويات ذات الحجم (الطول) المضاعف وهو الأربعين قدما والكثيرة الإستعمال أو الإنتشار فى أمريكا الشمالية ، هذا فى الواقع هما نوعى الحاويات الأكثر إنتشارا فى العالم شرقه وغربه إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية استحدثت أنواع أخرى هى الحاويات ذات الأطوال الـ ٤٥ أو ٤٨ أو ٥٢ قدما ولكن لم يستعمل منها على المستوى العالمى بكثرة حتى الآن سوى الحاويات الـ ٤٥ قدما . كما يجدر الإشارة إلى أنه مع ثبات عرض الحاويات عند الثمانية أقدام والذى تتواءم مع عرض سيارات النقل وعربات السكك الحديدية إلا أنه قد حدث تغيرات فى إرتفاع الحاويات ، فبعد أن كان الإرتفاع ثمانية أقدام أصبح ثمانية أقدام ونصف ثم تسعة أقدام ونصف والأخيرة يطلق عليها حاوية عالية الحجم .

الأكثر أهمية فى صناعة الحاويات أنه يمكن تعبئتها أو تفريغها من البضائع بعيدا عن رصيف الميناء حيث يمكن أن يتم ذلك إما فى مصانع المصدر (الشاحن) و/أو المستورد (المستلم) أو محطات حاويات بعيدة عن الميناء ( Inland Container Depot ICD ) وتعرف أيضا بالموانى الجافة Dry Ports وبذلك أمكن التغلب على مشاكل عمال الميناء ذوى الأجور العالية ، كذلك تم القضاء على التكدس داخل الميناء وخفف الضغط بنسب كبيرة جدا على مساحات التخزين بالميناء ، ومن ناحية أخرى أصبح يتم شحن أو تفريغ كميات أكبر من البضائع فى وقت أقل بكثير مما قلل من وقت مكوث السفينة فى الميناء وزادت من إنتاجية السفن والموانى مما شجع أصحاب السفن على زيادة حجم سفنهم وفى المقابل شجع معظم إدارات الموانى على ضخ المزيد من الإستثمارات فى تطوير الموانى لإستيعاب السفن الكبيرة فتحقق بذلك إزدهار إقتصاديات الحجم الذى من نتيجته الحماية إنخفاض أسعار النقل وزيادة حجم التجارة.

لم يقتصر الأمر على زيادة حجم سفن نقل الحاويات بل تطور تصميمها فأصبحت هناك حاليا

سفن تسمى بالسفن ذات الخلايا حيث توضع الحاويات فى خلايا وذلك بهدف الحد من عمليات تربيط الحاويات على السطح هذه السفن تستطيع نقل أكثر من ٨٠٠٠ TEU (حاوية مكافئة للـ ٢٠ قدم) وفى الطريق تصميمات لسفن تسع ١٠٠٠، ١٢٠٠٠، وحتى ١٨٠٠٠ حاوية مكافئة للـ ٢٠ قدما على لوحات رسم المهندسين البحريين.

يمكن لهذه السفن الضخمة أن تتكلف أكثر من ٨٠ مليون دولار أمريكى حالياً وتحتاج الخدمة الأسبوعية بين أوروبا والشرق الأقصى إلى حوالى ٩ سفن من هذا الحجم . وقد أجبرت التكلفة الرأسمالية العالية لهذه السفن ملاكها ومشغليها إلى الحد من عدد الموانى التى تتردد عليها للتقليل من مصاريف التشغيل وقصر تردد السفن على القليل من الموانى الأساسية أو مراكز الشحن الكبيرة مثل سنغافورة ، هونج كونج ، وروتterdam ومن هذه الموانى يتم إرسال الحاويات إلى الموانى القريبة عن طريق سفن أصغر تسمى بسفن الروافد أو المفضيات Feeder Ships.

فى المقابل كم ذكر آنفا تم الاستثمار بكثرة فى صناعة الموانى لتتماشى مع المتطلبات التكنولوجية الخاصة بظهور الحاويات. حيث تم إعداد موانى حديثة لاستقبال الحاويات وكذلك المعدات الملائمة لتداول هذه الحاويات ، وأرصعة وممرات عميقة لاستقبال السفن الكبيرة ، بل وصل الأمر إلى تبنى أشكال جديدة لمؤسسات الموانى تكون أكثر فاعلية بما فى ذلك نظم الخصخصة التى تمتاز بترحررها من القيود والبيروقراطية الحكومية وذلك فى محاولة لتعجيل حركة وأعمال الميناء.

كما سعت الموانى إلى أن تنساب عمليات التشغيل بيسر وسهولة وتم إزالة العديد من معوقات العمل بشكل كبير وتم تيسير العديد من أمور التخطيط للشحن وضبط نظام العمالة ، كما تم تبسيط الإجراءات الجمركية كل ذلك نشأ بإدراك وفهم كبير من الحكومات والجهات بأن الموانى حالياً أصبحت تمثل أهم حلقة (نقطة التقاء) فى سلسلة النقل من الباب للباب ، وهكذا يمكن إستبعاد كل ما هو غير فاعل ويشكل ما يشبه عنق الزجاجة فى قطاع الموانى لجنى ثمار كل المنافع التى أنت بها إقتصاديات تشغيل الخطوط الملاحية المنتظمة.

وكان من نتيجة أن تعبئة الحاويات بالبضائع أو تفريغها منها يتم بعيد عن الأرصفة كذلك تداول الحاويات ميكانيكياً أن أمكن زيادة التنبؤ بحركة البضائع المنقولة على وجه دقيق بنسبة عالية مما أدى بأصحاب المصانع والتجار إلى تخفيض التكاليف الباهظة للتخزين وذلك من خلال تبنى تكنولوجيات الإنتاج المرنة (Just-In-Time ، Make-To-Order) وقد ساعدت هذه التكنولوجيات أن يتغلب التجار والمستوردون على التقلبات وعدم القدرة على التنبؤ الصحيح فى دورة العمل حتى يمكن تطويرها بطريقة أكثر فعالية وأكثر كفاءة .

## ١١٢ خدمة النقل البحري :

النقل كخدمة شأنه كشأن أى سلعة أخرى تنطبق عليه جميع قواعد التسعير وإقتصاديات الحجم وكأى سلعة أخرى فإن كل قواعد الإقتصاد فى تحديد الأسعار تنطبق على النقل ولذلك يتأثر بالعرض والظروف العامة للبيئة وكثير من العوامل الداخلية والخارجية.

ويتم خلال هذين القسمين خدمة ستة أسواق مختلفة وهى :-

- تجارة الصب الجاف
- تجارة البترول ومنتجاته
- تجارة البضائع المبردة
- تجارة الغازات المسالة والكيماويات
- تجارة الحاويات
- تجارة البضائع العامة

النقل بالخطوط الملاحية المنتظمة هو النظام الشائع لنقل البضائع العامة والحاويات بينما جميع أنواع التجارة الأخرى يلائمها النقل بالسفن الجواله ، وهذا التقسيم غير ملزم لأن مشغلى الخطوط المنتظمة قد يقوموا بتأجير سفن غير نظامية لزيادة عدد سفنهم فى أوقات الذروة أى زيادة حجم التجارة المنقولة على الخط ، أما مشغلى وملاك السفن الجواله فقد يقوموا باستخدام خدمات الخطوط المنتظمة فى بعض الأحيان لأوقات محدودة (ويقتصر هذا على سفن البضائع العامة لو كانت تعمل على خطوط منتظمة ولكن لا يسرى هذا على سفن الحاويات).

## ١١٣ نظرية النوالين :

يمكن وصف النوالين البحرية بأنها الأسعار التى تتكلفها خدمات النقل المائى . فكل مشغل سفينة يقرر النوالين الخاصة به دون إستشارة الشاحنين . ويعكس النولون تكلفة الإمداد بوسيلة النقل، وقيمة خدمة النقل المقدمة لصاحب البضاعة ، وقدرة البضاعة على تحمل مصاريف النقل وأخيرا الظروف الإقتصادية السائدة بصفة عامة .

ولا توجد قاعدة موحدة أو نمطية للتسعير يمكن إستخدامها بشكل موحد وثابت لمختلف ما ينقل عبر البحار والمحيطات من تجارة وبضائع . ولكن على أى الأحوال هناك حدودا مشتركة من بعض العوامل مثل طبيعة ونوعية البضاعة ، والقوانين المؤسسية الحكومية . وإلى حد كبير تخضع النوالين البحرية لقوى العرض والطلب .

فى النقل عن طريق السفن الجواله حيث يتم شحن السفينة بالكامل ببضاعة واحدة مثل الفحم والحبوب وخامات المعادن التى تنقل صبا لشاحن واحد أو مستأجر واحد فإن ذلك يسهل كثيرا من

تحديد سعر للنولون بعد معرفة التكاليف الثابتة للسفينة ومصاريف الموانئ ومصاريف تداول البضاعة وأى مصاريف أخرى مما يسهل لمالك السفينة تقدير حدودها لما يطلبه من أجرة نقل.

كما أنه ليس هناك بالضرورة علاقة بين نولون بضاعة ما على إحدى المسارات أو الخط الملاحي وبين نولون مسار آخر أو خط آخر حيث تختلف ظروف كل رحلة عن الأخرى وكل سلعة يتم نقلها عن سلعة أخرى كل هذه العوامل تسهم فى تحديد المبلغ الذى يجب أن يطلبه مالك السفينة نظير استخدام سفينته حتى يتمكن من تغطية مصاريفه بالإضافة إلى نسبة ربح مناسبة .

أما بالنسبة لشركات الخطوط الملاحية المنتظمة وإمكانية حساب أسعار النقل فذلك ليس فى سهولة ويسر السفن الجواله حيث تعتمد سفن الخطوط المنتظمة فى نجاحها المالى على السمعة الحسنة المتركمة التى يتمتع بها ملاك هذه السفن عبر سنوات التشغيل وكفاءتهم فى تقديم الخدمة المنتظمة المستمرة على سفنهم.

ومن المعلوم أن سفن الخطوط الملاحية المنتظمة تبحر على خط ملاحي منتظم سواء أن كانت مكتملة الشحنة أو مشحونة جزئيا وتقوم بنقل أنواع كثيرة من السلع كل منها لها خواصها المختلفة وبكميات مختلفة قد يمكن تقديرها مقدما بنسبة معقولة من الدقة ولكن ليست مؤكدة تماما . كم أن الموانئ التى تتردد معروفة مسبقا بالإضافة إلى الحساب الدقيق لمصاريف التشغيل الإجمالية للسفينة خلال رحلتها . ومع كل هذا لا يستطيع مشغل السفينة أو مالكها حساب مصاريف تشغيل السفينة بسهولة حيث لابد يضطر مشغل السفينة أو مالكها أن يصنف كشوف المصروفات عند نقل مئات الأنواع السلع ليس على السفينة التى تبحر حاليا من الميناء بل فى السفن التى ستبحر فى جداول أسبوعية خلال السنة القادمة أو خلال فترات زمنية أكبر مما يعقد من الحسابات . ولكن يعلم مشغل الخط المنتظم خبرته ما هى بالتقريب البضائع التى سيتم نقلها ، ورحلة بعد أخرى سيكون لديه فكرة جيدة عن الحمولات التى يمكن توقعها . كما يجب عليه تقدير المصاريف غير المباشرة لتحميلها على كل سلعة وكذلك المصروفات الإضافية الناشئة فى موانئ الشحن والتفريغ كل ذلك يعطى فكرة الدخل المتوقع والمصروفات المتوقعة ومنهما يمكن عمل نسبة بسيطة من الربح.

### **١١٤ العوامل المؤثرة فى تسعير النولون :**

أولاً : يجب أن تكون قيمة النولون معقولة للشاحن والناقل . وعندما يتم الحديث عن ما هو معقول كتكلفة للنقل يجب أن يكون لدى الشاحن إدراك وفهم كاملين للحالة الاقتصادية للناقل وحجم إستثماراته التى أنفجها للقيام بخدمة النقل المطلوبة منه.

ثانياً: تؤثر المنافسة على سعر النوالين ، فإذا حدد ناقل سعراً للنولون أعلى من أسعار نوالين المنافسين فمن الممكن أنه سيفقد عملائه الذين سيتجهون إلى ناقلين آخرين أو ملاك سفن آخرين يعرضون سعر نوالين أقل .

ثالثاً: يعتبر التنافس بين الموانئ نوعاً آخر من المنافسة في مجال النقل البحري ، ففى قيام الموانئ بالبحث المستمر عن بضائع تنقل عبرها ، فإن هذه الموانئ تعمل على تحديث الأرصفة والمرافئ المختلفة بالميناء من نظم حركة وطرق للمركبات وخطوط للسكك الحديدية والأوناش مما يسهم فى تكلفة أقل للسفن وللشاحنين وهو ما يسعى إليه الجميع.

رابعاً : عدم التوازن فى حركة التجارة والذي يعكسه عدد الحاويات الفارغة التى تنقل بأقل سعر وأحياناً مجاناً من مكان لآخر على أحد المسارات ، مما قد يجبر الناقل على أن يضيف مبلغ قد يكون بسيطاً على أسعار نوالين الحاويات المتجهة فى الاتجاه الفعال الذى عليه حركة تجارة جيدة ليعوض بذلك نقل الحاويات الفارغة فى الاتجاه قليل الحركة التجارية أو كما تسمى إعادة توطيئ أو ترتيب الحاويات .

خامساً : لا يمكن تشغيل سفينة بين ميناء شحن واحد وميناء تفريغ واحد على خط طويل مثل خدمة حول العالم والبديل هو أن يختار مشغل الخط المنتظم عدد محدود من الموانئ تسمى مراكز التحميل أو الموانئ المحورية على أن تخدم هذه الموانئ أو مراكز التحميل مناطق إنتاج قريبة منها حيث تجلب الحاويات إلى مراكز التوزيع أو الموانئ المحورية براً بالسكك الحديدية أو الطرق البرية أو أحياناً بالمواعين لو كان هناك مجرى مائى ، وتوزع الحاويات من مراكز التوزيع والموانئ المحورية على مناطق الإنتاج أو الإستهلاك بنفس الكيفية بطريقة عكسية على أن يشمل سعر النولون تكلفة النقل من مراكز التحميل والموانئ المحورية إلى المناطق الخلفية المجاورة والعكس.

#### ٥١٥ بناء النولون البحرى :

يتم تحديد سعر خدمات النقل بالمثل كما يتم عند تسعير أى صناعة أو خدمة مماثلة من حيث قوى العرض والطلب . ويشتق الطلب على الخدمات الملاحية من مستوى نشاط التجارة العالمية من تبادل حقيقى للبضائع والسلع الحقيقية . فإذا ارتفع حجم التبادل التجارى وزاد حجم التجارة يرتفع تبعاً لها حجم حركة الملاحة والنقل البحرى.

كما يتأثر الطلب على النقل البحرى بالتغيرات فى النماذج الجغرافية لمصادر العرض والطلب الجديدة للتجارة العالمية . فإذا قامت هذه التغيرات بتطويل المسافات التى تبحرها السفينة فهى

تضطر للمكوث فى البحر مدة أطول أى يزداد عدد السفن المحملة الموجودة فى البحر ويقل عدد السفن الفارغة فيحدث إنخفاض فى المعروض من السفن وبالتالي ترتفع أسعار النوالين.

إن العرض المجمع لخدمات النقل البحرى يرتبط مباشرة بحجم الأسطول العالمى العامل فى البحار والمحيطات بصورة جيدة فى وقت محدد . وفى المدى القصير يكون حجم الأسطول العالمى محدد ولكنه قد يزداد أو يقل اعتمادا على توقعات المستثمرين فى هذا المجال للمردود الذى يجنونه من صناعة النقل البحرى مقارنة بالعائد أو الردود المتوقع الحصول عليها من الصناعات الأخرى . فصناعة بناء السفن ليست إستثمارا رأسماليا فقط ولكنها تحتاج لفترة (حمل طويلة) تستمر حتى نهاية بناء السفينة.

ولذلك تتسم الصناعة بفترات إزدهار وفترات ركود . فيزداد حجم الإستثمار حينما يكون أو يتوقع الإرتفاع فى الطلب على السفن وينخفض عندما يهتز الطلب . وخلال فترات الركود يقل إصلاح السفن أو تجديدها ولكن يرتفع بشدة معدل تخريد السفن ، وفى هذه الفترات لا تحدث إستثمارات جديدة فيحدث إنكماش فى حجم الأسطول العالمى .

### البحر سوق النولون الملاحى :

لا يعتبر سوق نوالين النقل البحرى سوقا موحدا ولكن له قسمين مختلفين ولكن مع شىء من المرونة المحدودة فى التبادل فيما بينهما ، وهذا يعنى أن خدمات النقل فى أحد هذه القطاعات يمكن استخدامها بدرجة محدودة جدا فى استبدال ومقابلة الطلب فى القطاع الآخر ، وهذين القسمين هما:

- سوق سفن الخطوط المنتظمة .

- سوق السفن الجواله (سوق المشاركات) .

ففى الوقت الذى يلبى فيه سوق المشاركات (السفن الجواله) إحتياجات نقل البضائع الصب الجاف والصب السائل فإن قطاع سفن الخطوط المنتظمة يلبى إحتياجات نقل البضائع العامة والمحموة.

### البحر سوق سفن الخطوط المنتظمة :

تتحكم المؤتمرات الملاحية فى سوق الخطوط المنتظمة . وكل من هذه المؤتمرات تحدد خطوطها الملاحية التى يعمل أعضاؤها عليها . وتحدد المؤتمرات أسعار النوالين لكل خط ملاحى وتعلنها للشاحنين فى صورة كتاب خاص بتعريفه المؤتمر يستخدمه أعضاء المؤتمر الملاحى ووكلاؤهم . ويصف كتاب التعريفه البضاعة وقيمة النولون الخاص بها على كل خط ملاحى ولكل مسافة . وغالبا

ما تضع المؤتمرات نوعين من بناء التعريف:

– سعر البضاعة أو السلعة .

– سعر النوع أو التصنيف .

وتحت النوع الأول تضع المؤتمرات تعريفات محددة أمام أسماء سلع محددة هذه السلع مسجلة في كتاب التعريف ومعروفة بالاسم أو الرمز المسجلة به في كتاب المجلس التعاوني للجمارك (CCCN) أو في الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية (SITC) Standard International Trade Classification Codes .

{ تدفع الرسوم الجمركية على عمليات استيراد البضائع وفي بعض السلع تدفع الرسوم الجمركية على عمليات التصدير . والسلع التي تدخل حيز التجارة الدولية لا تخضع لتعريف جمركية واحدة في بلد التصدير أو بلد الإستيراد . ولذلك يجب أن تصنف هذه السلع التي تدخل حيز التجارة الدولية وتقسم إلى فئات أو أصناف متشابهة في الصفات والخواص ( مثل الكيماويات ، المعادن ، النسيج ، الآلات - الخ . ) وتوضع في لائحة على أسس ومعايير محددة جيدا . والأصناف والقوائم الفرعية للسلع النازلة في مجال التجارة الدولية جنبا إلى جنب مع قواعد التفسير تشكل ما يعرف بـ " رموز السلع " في كل دولة . وتستخدم الحكومات هذه الرموز كأساس في فرض الرسوم الجمركية على السلع المصدرة أو المستوردة . وتسمى الرموز مع الرسوم الجمركية بالتعريفية وحيث أن التعريفية هي جزء من قانون التعريفية في أي بلد لذلك فإنها تسمى جدول التعريفية . }

إن عملية وضع سعر نولون لكل بضاعة محمولة على أي من خطوط أي مؤتمر ملاحي تعنى ببساطة شديدة وضع آلاف الأسعار للنوالين ، لذلك تسجل المنتجات أبجديا ويمرر لها برمز كتاب المجلس التعاوني الجمركي (CCCN) أو الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية (SITC) ويوضع أمام كل منها رمزا لسهولة تحديد سعر النولون المطلوب لها .

وبالرغم من ذلك فإن عمل كتاب التعريفية بالصورة السابقة لا يفي بضم وتسجيل كافة السلع المنقولة بحرا وعلى هذا الأساس فإن السلع الغير مسجلة في كتاب التعريفية يتم التفاوض على سعر نقلها بين الشاحن ومالك السفينة أو المؤتمر الملاحي .

كما تضع المؤتمرات الملاحية تعريفية خاصة بالبضائع المحواة وبصفة خاصة للحاوية المشتركة (LCL) Less than Container Load ولكن عندما تكفى البضاعة لشحن حاوية بالكامل (FCL) Full Container Load فإن جدول سعر النولون المبسط يتم تطبيقه على السلعة .

وبينما تسرى أسعار النوالين المطبوعة والمنشورة على كل الشاحنين إلا أن هناك أسعار نوالين مخصوصة يمكن الموافقة عليها للشاحنين الذين يذللون في تعاقد طويل المدى مع المؤتمر الملاحي ويتم التفاوض على هذه الأسعار بين المؤتمر الملاحي وهؤلاء الشاحنين الذين يبدون رغبتهم في الدخول في مثل هذا التعاقد . وهناك نوعان من هذا النظام يمكن التفاوض بشأنهما حسب رغبة الشاحن :-

١ - عقود الولاء .

٢ - مكافأة حافز الحجم .

معظم المؤتمرات تعرض بين الوقت والآخر حسما على النوالون للشاحنين الذين يوافقون على شحن كل بضائعهم على سفن المؤتمر الملاحي خلال فترة زمنية محددة (غالبا ستة أشهر) هذه الحسومات تختلف من مؤتمر لآخر ومن خط سير إلى خط سير وغالبا ما يكون الحسم في حدود ١٠ ٪ من قيمة النوالين التي دفعها الشاحن خلال الستة أشهر الماضية.

#### **الخصومات التي تمنحها المؤتمرات وتعاقدات الشاحنين ،**

تعرض المؤتمرات الملاحية خصومات أو حسما من النوالين للشاحنين ذوي الولاء للمؤتمر الملاحي وتبرم معهم عقودا تسمى بـ "عقد الولاء" والذي بمقتضاه يلتزم الشاحن بتقديم كل الدعم الممكن للمؤتمر الملاحي ويكون ممنوعا عليه تماما المشاركة أو الدخول في أي ترتيبات لنقل بضائعه على أي سفينة لا تتبع المؤتمر الملاحي . ويتمتع الشاحن المتعاقد في هذه الحالة بحسم فوري مقداره ٩,٥ ٪ عند الشحن ، وبعض العقود الأخرى تضمن حسما مقداره ١٠ ٪ بعد إنقضاء فترة ستة أشهر .

#### **عقود الولاء (عقود الخدمة أو عقود المناصرة)**

Loyalty Contract ، Patronage Contract ، Service Contract

بالرغم من وجود المؤتمرات الملاحية وبسبب الدور المتزايد للناقلين المستقلين (العاملين خارج المؤتمرات الملاحية) في التجارة الخطية فإن النوالين يتم فرضها بطريقة غاية في التنوع وهي في الواقع قد تبعد كثيرا عن تلك الأسعار المعلن عنها ، فيقوم الناقلين التابعين للمؤتمرات الملاحية بعرض مكافأة ولقاء وتطبيق حسومات مخالفين بذلك قواعد المؤتمر ، وفي تطبيقهم لذلك فإنهم يعرضون ما يسمى بـ "عقود الخدمة" Service Contract . وبمقتضى عقود الخدمة هذه يعرض المؤتمر الملاحي على الشاحنين سعر نولون أقل من المعلن عنه إذا تعهد الشاحن بشحن كل بضائعه على سفن المؤتمر الملاحي . والغرض من هذه العقود هو حث وتشجيع الشاحنين على بقائهم في



التعامل مع سفن المؤتمر الملاحي لأطول فترة زمنية . ولقد استخدمت المؤتمرات الملاحية عقود الخدمة فى المراحل الأولى لتكوين المؤتمرات تحت اسم "عقود المناصرة" Patronage Contract وذلك بغرض حماية أعضاء المؤتمر من المنافسة الخارجية وهو الهدف الثالث من أهداف أى مؤتمر ملاحي بعد الهدفين الأولين وهما تثبيت الأسعار وتنظيم الإبحار .

وفى قوانين الولايات المتحدة الأمريكية لا يسمح للناقل العمومى باستخدام عقود الولاء أيا كان نوعها إلا فى حدود ما تنص عليه قوانين منع الإحتكار . فطبقا لقوانين الولايات المتحدة الأمريكية فإن عقد الولاء هو عقد يحصل بمقتضاه الشاحن على سعر نولون أقل نظير شحن كل بضاعته أو جزء كبير منها عند ناقل واحد محدد متعارضا بذلك مع قواعد التجارة الحرة .

ويمكن تقسيم نظم عقود الولاء إلى قسمين رئيسيين :-

#### ١ - الخصم المؤجل Deferred Rebate

هو إرجاع الناقل أو المؤتمر الملاحي نسبة من النولون إلى الشاحن مقابل قيام هذا الشاحن بنقل كل بضاعته أو معظمها مع مالك واحد محدد أو مؤتمر ملاحي واحد على مدار فترة زمنية تبلغ ستة أشهر (٦ أشهر) ، ولكن يؤجل دفع الخصم لمدة ستة أشهر أخرى والتي خلالها يستمر الشاحن فى نقل بضاعته على سفن نفس المالك أو نفس المؤتمر ، ومعنى ذلك أن الشاحن لن يحصل على حسم الستة أشهر الأولى إلا بعد مرور الستة أشهر الثانية ، وسوف يحصل على حسم الستة أشهر الثانية بعد إنقضاء الستة أشهر الثالثة وهكذا وبذلك يصعب الشاحن مقيدا مع المؤتمر الملاحي لكى يحصل على الحسم المستحق عن الفترة السابقة. وبالرغم من كون هذا النظام يعتبر مخالفا لقوانين الولايات المتحدة الأمريكية إلا أنه معمول به فى معظم أنحاء العالم .

#### ٢ - المعدل المزدوج Dual Rate

هذا النوع هو الأكثر شيوعا وهو أيضاً أحد صور عقود الولاء والذي بمقتضاه يحصل الشاحن على حسم فوري من النولون عند شحن بضاعته من مالك السفينة أو المؤتمر الملاحي نظير شحن كل بضاعته على سفن المؤتمر الملاحي أو نفس المالك وفى المقابل فإنه قد تفرض عليه عقوبات مالية لو أخل بذلك وشحن بضاعته أو جزء منها على سفن غير مملوكة للمؤتمر الملاحي أو أحد أعضاؤه .

يمكن ربط الحسم الممنوح على النولون بكمية أو حجم البضاعة التي وافق الشاحن على شحنها على سفن المؤتمر الملاحي . وهذا النوع من الحوافز مقارنة بعقود الولاء السابق ذكرها والتي تقيد الشاحن مع ناقل واحد بعينه أو مؤتمر واحد بنظام " دفع الكل أو فقد الكل " بمعنى الحصول على كل الحسم بعد إنقضاء المدة الزمنية المحددة أو فقد كل الحسم المقرر إذا نقل الشاحن بضاعته مع ناقل آخر ، ولذلك فإن هذا الحافز يجعل الشاحن ملتصقا دائما بناقل واحد أو مؤتمر ملاحي واحد حيث يحصل الشاحن على حافز أكبر كلما زاد من حجم البضاعة المشحونة على سفن المؤتمر الملاحي .

وعلى هذا الأساس يكون للشاحن الحرية في نقل بضاعته مع ناقل آخر أو على سفن مؤتمر ملاحي آخر لو حصل هذا الشاحن على سعر نولون أقل . ولكن على الشاحن قبل أخذ هذه الخطوة أن يكون متأكدا من نوع الخدمة التي سيتلقاها من الناقل الآخر .

ويفضل الشاحنين نظام مكافأة حافز الحجم على أي صورة من صور عقود الولاء حيث تربط الأخيرة الشاحنين لفترات زمنية طويلة مع ناقل واحد أو مؤتمر واحد ضمانا لحصوله على الحسم المقرر له في نهاية المدة المقررة (٦ أشهر) .

ولقد زادت حرية الشاحن في الانتقال بين المؤتمرات الملاحية أو بين الناقلين بصفة عامة من مسئولية هؤلاء في تحسين خدماتهم وجعل أسعارهم عند حد التنافس حتى يضمن بذلك الناقل أو المؤتمر بقاء الشاحنين على قائمة المتعاملين معهم بدلا من هروبهم إلى ناقلين ومؤتمرات جديدة .

#### تحديد سعر أو معدل النولون :

ليس هناك معيار واحد ثابت لوضع سعر أو معدلات لنوالين النقل ولكن تأخذ المؤتمرات الملاحية بمبدأين أساسيين في ذلك هما :-

- تكلفة الخدمة على الناقل .

- قيمة الخدمة المؤداة للعميل .

هذين المبدأين في الواقع من الصعب تطبيقهما بوضوح تام أو بسهولة نظرا لما لهما من صفات مختلفة ، فمثلا قد تكون هناك بضاعة لها حجم كبير بالنسبة لوزنها بينما الأخرى هي من النوع الثقيل . فالبضاعة الأولى سوف تشغل حيزا كبيرا من السفينة في الوقت الذي يكون فيه تأثيرها بسيطا على حمولة السفينة الوزنية (الساكنة) ، وبمعنى آخر فإذا كانت كل حمولة السفينة

من هذا النوع من البضاعة فإن فراغ السفينة سوف يملأ بالكامل فى الوقت الذى لا تصل فيه السفينة إلى كامل حمولتها الساكنة ، وفى المقابل إذا كانت كل شحنة السفينة من البضائع الثقيلة فإن السفينة سوف تصل إلى كامل حمولتها الوزنية (الساكنة) دون أن ملأ حجمها بالكامل . ولذلك يسعى ملاك السفن إلى الحصول على خليط من نوعى البضاعة أملاً للحصول على مردود جيد بالنسبة لحجم السفينة وحمولتها الوزنية (الساكنة).

ولذلك تهمل المؤتمرات الملاحية إلى تطبيق أسس متنوعة فى تحديد سعر النولون للبضائع المختلفة وتستعمل لذلك احد الطرق الأربع التالية :

- طبقاً للوزن (لكل طن).
- طبقاً للحجم (لكل متر مكعب).
- طبقاً للوزن أو الحجم أيهما أفيد للنقل (مالك السفينة).
- طبقاً لقيمة البضاعة (البضائع ذات القيمة العالية).

#### ١٢٠ الغرض من تسعير النولون :

- ١ . التأكد من عدم شحن البضائع بسعر أقل مما هو محدد لها طبقاً لتسعيرة المؤتمر الملاحي.
- ٢ . التأكد من أن هذا السعر يحقق فائض ربح للمؤتمر الملاحي أو الناقل .
- ٣ . التأكد من عدم التنافس بين أعضاء المؤتمر الواحد .
- ٤ . ضمان الأداء السهل والشفافية فى مجال النقل .
- ٥ . تقديم خدمة جيدة بقيمة مضافة للعميل.

#### ١٢١ وحدات النولون :

تختلف وحدات النولون سواء الوزنية أو الحجمية بين النظامين الإنجليزى والأمريكى من جهة وبين ما يعرف بالنظام المترى التى تأخذ به معظم دول العالم من جهة أخرى . فمقياس الوزن الذى قد يوجد فى كتب التسعيرة قد يكون بالطن المترى الذى هو ١٠٠٠ كيلوجرام أو قد يكون بالطن الطولى (النظام الإنجليزى) الذى يساوى ١٠١٦ كيلوجرام ، ولقد كان تقليدياً أن يقيم طن المقاس (وحدة النولون بالمقاس) على أساس ٤٠ قدم مكعب ، ولكن حالياً يتم التقييم على أساس ٢٥, ٢١٥ قدم مكعب .

وعلى هذا الأساس يقدر سعر النولون على أساس الوزن أو الحجم أيهما أفيد لمالك السفينة ،

حيث يعرض سعر النولون بالدولار الأمريكي لكل طن وزنى أو حجمى أيهما أكبر .

وسوف يوضح المثال الآتى كيفية حساب سعر النولون لرسالة من البضائع:

تتكون الشحنة من ١٠ صناديق يبلغ وزن كل منها ١, ٢ طنا

وأبعاد كل صندوق  $1 \times 1 \times 0,5$  متر

سعر النولون على سفن المؤتمر = ٢٠٠ دولار للطن أو ١٨٠ دولار للمتر المكعب

#### طريقة الحساب:

إجمالى الوزن للرسالة =  $10 \times 1,2 = 12$  طن

النولون طبقا للوزن =  $12 \times 200 = 2400$  دولار

إجمالى حجم الرسالة =  $10 \times (1 \times 1 \times 0,5) = 5$  متر مكعب

النولون طبقا للحجم =  $5 \times 180 = 900$  دولار

من الواضح أن سعر النولون طبقا للحجم (٩٠٠ دولار) أعلى من مثيله المحسوب على أساس الوزن ولذلك فإن المؤتمر الملاحي سوف يأخذ من الشاحن السعر على أساس الحجم .

وبينما يمكن إعتبار أن معدل التسليف (نسبة الوزن إلى الحجم) أو بعبارة أخرى عدد الأمتار المكعبة التى يشغلها الطن الواحد من البضاعة داخل السفينة مقياسا جيدا لحساب النولون أو للتفريق بين أنواع مختلفة من الشحنات إلا أن المؤتمرات الملاحية تعطى إهتماما ببعض الإعتبارات الأخرى مثل قيمة البضاعة ونوعيتها ، ولقد أظهرت التطبيقات العملية أهمية أن معامل التسليف وقيمة البضاعة هى أهم العوامل التى تؤثر بشكل فعال فى كيفية حساب التسعير .

#### الطن النولونى :

هو وحدة القياس للبضاعة المحمولة بواسطة المؤتمر الملاحي (طنا أو مترا مكعبا) والتى تم على أساسها حساب قيمة النولون المدفوع ، كما يقدر على أساسها أى إضافات أخرى للنولون مثل "معامل ضبط سعر الوقود" (BAF) أو "معامل ضبط سعر العملة" (CAF) .

وكما سبق القول فإن الطن النولونى يعتمد إما على الوزن بالطن (الطن = ١٠٠٠ كيلوجرام) أو يعتمد على المقاس وهو المتر المكعب أيهما فى صالح مالك السفينة ، ولمالك السفينة الحق فى تقرير أى من نوعى الطن النولونى سيعتمد فى تحصيل الأجرة .

## تعريفات وسائط النقل المختلفة:

يطبع وينشر الناقلين البحريين والجويين والبريين معدلات النوالين المختلفة فى كتب خاصة تعرف بالتسعيرة والتي تظهر سعر النولون لكل نوع من أنواع البضاعة بين الموانى والمطارات والنقاط المختلفة. فينشر كل مؤتمر ملاحى تسعيرته فى كتاب خاص به، بينما تضع هيئة الطيران المدنى العالمية (IATA) تسعيرة موحدة لكل أعضائها حيث لا يوجد تنافس بين أعضاء هذه الهيئة (شركات الطيران المختلفة).

## تعريفات النقل المتضمنة مصاريف الشحن والتفريغ:

تقسم تعريفات النقل (النولون) المتضمنة مصاريف الشحن والتفريغ التى تقرها شركات الملاحة سواء أن كانت أعضاء فى مؤتمرات ملاحية أو غير ذلك إلى القسمين التاليين:

١ - نوالين تشمل تكلفة الشحن والتفريغ (Liner Terms)

حيث تتحمل السفينة (أى مالكةا) مصاريف الشحن والتفريغ (Liner In & Out) أو المصاريف الإجمالية Gross Terms والتي تعنى أن أجرة نقل البضاعة من ميناء لآخر التى يتقاضاها الناقل تشمل أيضاً مصاريف الشحن فى ميناء الشحن ومصاريف التفريغ فى ميناء التفريغ.

٢ - نوالين لا تشمل تكلفة الشحن والتفريغ (Free In & Out)

وهى القسم الثانى حيث لا يتحمل مالك السفينة أى من مصاريف الشحن أو التفريغ ولكن يتحمل الشاحن مصاريف الشحن فى ميناء الشحن ويتحمل المستلم مصاريف التفريغ فى ميناء التفريغ.

ويمكن الجمع بين القسمين كما فى الجدول التالى بعد شرح الإيضاحات التالية:

- كلمة Liner تعنى السفينة أو مالكةا.

- كلمة In تعنى شحن البضاعة داخل السفينة.

- كلمة Out تعنى تفريغ البضاعة خارج السفينة.

- كلمة Free تعنى أن السفينة أو مالكةا معفاة من دفع الشحن أو التفريغ (حسب الحالة).

Liner In & Out (L.I.O.)	السفينة تتحمل مصاريف الشحن والتفريغ
Liner In & Free Out (L.I.F.O.)	السفينة تتحمل مصاريف الشحن وتعفى من مصاريف التفريغ
Free In & Liner Out (F.I.L.O.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن وتتحمل مصاريف التفريغ
Free In & Out (F.I.O.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ
Free In & Out & Stowage (F.I.O.S.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف
Free In & Out & Trimming (F.I.O.T.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ وتسوية البضاعة الصب
Free In & Out & Stowage (F.I.O.S.) & Lashing & Securing	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف والتربيط

#### العوامل التي تؤثر في أجرة النقل:

١. وزن البضاعة المشحونة .
٢. مقاسات البضاعة المشحونة .
٣. شكل البضاعة .
٤. طبيعة ونوع البضاعة .
٥. قابلية البضاعة للتلف .
٦. قابلية البضاعة للسرقة .
٧. حاجة البضاعة للتبريد أو العناية الخاصة .

٨. إتجاه حركة النقل (هل هي فى إتجاه مزبجهم بالنقل) .

٩. المسافة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ .

١٠. حجم ونوع السفينة الناقلة .

١١. كفاءة موانئ ومحطات تداول البضاعة فى الشحن والتفريغ .

### ١٢. نولون الخطوط المنتظمة :

تختلف بيئة الخطوط المنتظمة تماما عن السفن الجواله حيث تقدم الخدمة فى سفن الخطوط المنتظمة على أساس مواعيد وخطوط سير ثابتة ومحددة ، ولقد كان هذا النوع من النقل حتى وقت قريب جدا يقوم على أساس إحتكارى تقوم به مجموعة من الإتحادات أو التحالفات والتي تسمى بالمؤتمرات الملاحية حيث يقوم كل مؤتمر على خدمة خط ملاحى تتوافر فيه حجم التجارة الكافى ويقوم المؤتمر الملاحى بتحديد أسعار النقل للبضائع المنقولة وتستخدم المؤتمرات ثلاثة أنواع للتسعير :-

- تسعير المجموعة Class Rate

- تسعير السلعة Commodity Rate

- تسعير مختلط مابين المجموعة والسلعة Commodity-Class Rate

### ١٣. تسعير الحاويات والنقل المتعدد الوسائط :

معظم البضائع المنقولة فى الخطوط المنتظمة هى بضائع محواة ومن ثم فهناك إتجاه نحو توحيد السعر للحاوية لمستلم واحد (FCL) وهذا الإتجاه يعرف بسعر الصندوق Box Rate بدلا من التسعير بالوزن أو المقاس الذى يستخدم مع الحاويات المشتركة (LCL) أى لأكثر من مستلم. ويمتاز هذا النظام من السعر الموحد بتبسيط حساب أسعار النولون والحسابات المتعلقة به وخصوصا فى وجود النوعيات المختلفة من البضائع . وهذا النظام أكثر شيوعا فى المعاملات بين أصحاب السفن ووكلاء الشحن ويمكن تقسيم هذا النظام من التسعير إلى نوعين:

- سعر الحاوية (الصندوق) Box Rate

- سعر النقل المتكامل (Through Transport)

## ١ - سعر الحاوية :

يختلف التسعير حسب ما إذا كانت الحاوية لمستلم واحد (FCL) أو كانت الحاوية مشتركة أي لأكثر من مستلم (LCL) :

( أ ) تسعير الحاوية المشتركة (LCL): وفي هذه الحالة يكون التسعير مشابها لسعر البضائع العامة التي تحسب بالوزن أو المقياس طبقا للنوع أو للمجموعة كما سبق الإيضاح.

(ب) تسعير الحاوية لمستلم واحد (FCL) : وفي هذه الحالة يطبق نظام التسعير طبقا لمبدأ "سعر الحاوية بالسلة" Commodity Box Rate (CBR) وهو سعر شامل نقل الحاوية المشحونة بنوع معين من البضاعة حيث يتم التسعير على أساس أن متوسط الوزن الذي يمكن شحنه بالحاوية ١٤ طنا .

(ج) تسعير كل الأنواع (FAK) Freight All Kind : وهو التطور الحالي الذي أخذ به معظم الناقلين وهو عدم التفرقة في سعر الحاوية نتيجة إختلاف نوع البضاعة المشحونة بداخلها .

ويحدد الناقل تكلفة التشغيل وعدد الحاويات المتوقع نقلها ومن ثم يمكن عمل سعر لنقل الحاوية بعد إضافة هامش ربح مناسب . وإذا قام الناقل بعملية النقل من الباب إلى الباب فإن سعر نقل الحاوية يشمل نقل الحاوية من مكان المصدر حتى ميناء الشحن ثم مصاريف الشحن في ميناء الشحن بالإضافة لمصاريف النقل البحري حتى ميناء التفريغ ثم مصاريف التفريغ بميناء التفريغ وأخيرا سعر النقل من ميناء التفريغ وحتى موقع المستلم.

كما يراعى أن الأسعار خلال فترة إعلانها تتسم بالمرونة فليس من الضروري أن تكون محددة تماما ولكن قد يتم بعض التعديلات على التسعير نظرا لإختلاف سعر الوقود أو معدلات التغيير في سعر العملة ، وذلك بعمل بعض الزيادات المنفصلة عن السعر تسمى بمعامل تعديل سعر الوقود (BAF) Bunker Adjustment Factor أو معامل تعديل سعر العملة (CAF) Currency Adjustment Factor وقد توجد هناك زيادات أخرى تتعلق بزحام الميناء Port Congestion وزيادات تتعلق بالبضاعة نفسها كالزيادة في الوزن أو المقاسات Excessive Cargo Weight or Measurement وقد تكون الزيادة بسبب تردد السفينة على منطقة معلنة كمنطقة حرب War Risk Insurance .



## ٢- سعر النقل المتكامل (Through)

ويغطي هذا التسعير تكلفة النقل من نقطة الأصل وحتى نقطة الوصول النهائية . ويبنى التسعير فى النقل المتكامل على أساس أن النقل قد بدء مع ناقل ولكن الشحنة إنتقلت إلى ناقل آخر فى نقطة وسيطة ليكمل الرحلة نيابة عن الناقل الأول . ويمكن توضيح ذلك بالمثال الآتى :

رسالة تم شحنها من ألمانيا إلى الكويت على سفينة صينية (ناقل صينى) حتى ميناء جدة فى المملكة العربية السعودية وفى ميناء جدة تم تفريغها وإعادة شحنها على سفينة تابعة لشركة الملاحة العربية (ناقل من دولة الإمارات) لتوصيلها إلى نقطة الوصول النهائية وهى الكويت . فى هذه الحالة تم نقل الشحنة من نقطة البداية وحتى نقطة النهاية على سفينتين مختلفتين لناقلين مختلفين وذلك تحت سند شحن واحد يصدره الناقل الأول الذى يقوم بتحصيل كل المصروفات ثم يعيد تقسيمها مع الناقل الثانى طبقا لنصيب وحصة كل منهما فى النقل ، هذا النوع من النقل يسمى بالنقل المتكامل.

وغالبا ما يكون سعر النقل المتكامل أقل من مجموع سعر النقل لكل مرحلة منفصلة ومثال ذلك لو كان سعر نقل طن الأرز من السويس إلى جدة هو ١٢ دولار للطن على إحدى السفن المصرية وسعر نقل الطن من جدة إلى الكويت هو ٢٥ دولار للطن على سفينة سعودية فإن سعر النقل المتكامل للطن من السويس إلى الكويت قد يبلغ ٣٠ دولار ونيس ٣٧ دولار حيث يتنازل كل ناقل عن جزء من سعره حتى يمكنه منافسة أى شركة ثالثة قد تطمع فى النقل من السويس إلى الكويت مباشرة بسعر قد يبلغ ٣٣ دولار مثلا .

وقد يحدث خلاف ذلك فى النقل المتكامل فيصر كل ناقل على سعر مرحلته كاملا دون تخفيض وذلك فى حالة عدم وجود خط مباشر بين نقطة البداية ونقطة النهاية أو أن يكون جدول الإبحار لسفن الخط المباشر على فترات متباعدة تجعل من إنتظار الشاحن للرحلة المتوقعة فترة إنتظار طويلة.أو فى حالة إنعدام المنافسة تماما لعدم وجود خط مباشر بين نقطتى البداية والنهاية فإن السعر يشمل سعر كل مرحلة كاملة بالإضافة إلى مجموعة من المصاريف الإضافية الأخرى التى تشمل مصاريف التفريغ من السفينة الأولى والنقل من محطة حاويات إلى أخرى ثم مصاريف الشحن على السفينة الثانية وما يلزم ذلك من مصاريف إدارية متعددة .

### ثبات الأسعار والزيادات المضافة :

تعترف الشركات الملاحية بأن من أهم مميزات المؤتمرات الملاحية ثبات أسعار النقل ، ولا يتم زيادة هذه الأسعار إلا بعد إخطار مسبق (غالبا ٢ أشهر) للشاحنين بمدى الزيادة المقترح إضافتها

وتشمل فترة الثلاثة أشهر هذه الشهر الذى تم فيه الإخطار وشهرين تاليين . ويحرص المؤتمر الملاحى على مناقشة الزيادة المتوقعة أو أى إضافات مع الإتحادات المعنية كإتحادات الشاحنين أو الجهات الحكومية المعنية بمراقبة التجارة ومنع الإحتكار وعلى المؤتمرات أن تقدم المبررات الكافية لمثل هذه الإضافات أو الزيادات مثل إرتفاع مصاريف تشغيل السفن أو تكلفة الصيانة أو إرتفاع أسعار الوقود أو إختلاف سعر العملة .

### معاملات التسوية والزيادات الإضافية Freight Adjustment and Surcharges

عندما يقرر المؤتمر أى زيادة فى الأسعار فإن ذلك ينطبق على جميع الأعضاء وتشمل هذه الزيادات الإضافية أو معدلات التسوية ما يلى :

١. زيادة إضافية لسعر الوقود Bunker Surcharge : وهى نتيجة الزيادة فى أسعار الوقود نتيجة لما تعلنه منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) .
٢. زيادة إضافية لإختلاف سعر العملة Currency Exchange Surcharge : وذلك للتغلب على التقلبات التى تحدث فى أسعار تغيير العملات وخصوصا الدولار الأمريكى الذى يمثل عصب الأسعار فى النقل البحرى .
٣. زيادة إضافية نتيجة إزدحام الموانى Port Congestion Surcharge : وهى تساعد ملاك السفن على تعويض جزء من خساراتهم نتيجة إنتظار السفن خارج الموانى الزحمة .
٤. زيادة إضافية لشحن الحاوية بالبضائع أو تفريغها Stuffing-Unstuffing of Container Costs : ويدفعها الشاحن نظير هذه الخدمة وقد يدفعها مرغما حتى لو كان هو قد قام بالعمل بمعرفته وفى موقعه ولكن بعض إتحادات العمال تفرض ذلك على الشركات الملاحية .
٥. زيادة إضافية لمعدات تداول الحاويات Container Handling Equipment Charges : وتفرض على الحاويات الثقيلة أو الحاويات ذات المقاسات الغير مطابقة وما شبه ذلك .

### معامل تسوية سعر الوقود Bunker (Fuel) Adjustment factor (BAF) (FAF)

هى زيادة إضافية يفرضها المؤتمر الملاحى نيابة عن أعضائه لتسوية الفارق نتيجة الزيادة فى سعر الوقود ، وقد تحدد بعدد الدولارات المضافة أو قد تحدد بنسبة مئوية من سعر النولون المعلن .

وكما هو معلوم فإن تكلفة الوقود الآن أصبحت تشكل نسبة كبيرة من تكلفة تشغيل السفن وبالذات سفن الحاويات نظرا للسرعات العالية التي تبحر بها ، وحتى تتلافى المؤتمرات الملاحية التلاعب في أسعار النواحين المعلنة فإنها تفرض معامل التسوية هذا كنوع من تعويض أعضائها عن الزيادة في تكلفة التشغيل نتيجة إرتفاع سعر الوقود . ويبقى السعر المعلن كما هو كأساس لسعر النقل ويضاف إليه معامل التسوية الذي يكتب في الفاتورة كبند مستقل عن سعر النقل . وفيما يلي مثال لإعلان عن فرض معامل تسوية سعر الوقود :

BAF FOR MIDDLE EAST SHIPMENT					
Revised on 18 Jan 2006					
BUNKER ADJUSTMENT FACTOR (BAF) FOR MIDDLE EAST SHIPMENT					
We want to advise the trade that IRL terms have decided to revise the quantum of Bunker Adjustment Factor (BAF) which will apply with effect from 01st January 2006 for Far East / South East Asia (Except Japan) shipment to Middle East.					
1. The BAF quantum as per below :-					
CURRENT	NEW				
USD152/TEU	USD143/TEU				
K LINE MARITIME MALAYSIA SDN BHD					
<p>مجلس شوية سعر الوقود لخطك الشرق الأوسط</p> <p>إعلان بتاريخ 18 يناير 2006</p> <p><u>مجلس شوية سعر الوقود (BAF) لخطك الشرق الأوسط</u></p> <p>نود إعلامكم المستاهرين أن المجلس (IRL) قد قرر مراجعة مجلس شوية سعر الوقود (BAF) والتي سيجريها من 01 يناير 2006 لخطك من الشرق الأوسط، وشرق، شرق آسيا بما عدا اليابان (التي سيجريها المجلس الشرق الأوسط).</p> <p>1 - قيمة مجلس شوية سعر الوقود (BAF) كما يلي:-</p> <table border="0"> <tr> <td>القديم</td> <td>الجديد</td> </tr> <tr> <td>152 دولارا للوحدة 20 قدم</td> <td>143 دولارا للوحدة 20 قدم</td> </tr> </table> <p>K LINE MARITIME - ماليزيا</p>		القديم	الجديد	152 دولارا للوحدة 20 قدم	143 دولارا للوحدة 20 قدم
القديم	الجديد				
152 دولارا للوحدة 20 قدم	143 دولارا للوحدة 20 قدم				

ترجمة لصورة الإعلان عاليه

## معامل تسوية سعر تغيير العملة (CAF) Currency Adjustment Factor

زيادة إضافية يفرضها المؤتمر الملاحي نيابة عن أعضائه لضمان أن دخل الأعضاء لم يتأثر تحركات سعر تغيير العملة صعوداً وهبوطاً وغالباً ما يعبر عنه بنسبة مئوية من سعر النولون المعمل وقد يكون بالسالب أو الموجب طبقاً للحالة.

وهو عنصر آخر من عناصر التأثير على سعر النقل حيث يؤثر تذبذب سعر الصرف بين العملات المختلفة التي يتعامل بها أعضاء المؤتمر الملاحي في أنحاء مختلفة من العالم على دخل أعضاء المؤتمر. حيث من المعلوم أن الدولار الأمريكي هو أكثر العملات شيوعاً في مجال النقل البحري ويواجه الملاك نتيجة لاختلاف سعر الصرف بين الدولار والعملات الأخرى إختلافات كثيرة في الدخل.

P: 03/11/2004

FEFC BAF & CAF for November & December 2004

The Member Lines of the FEFC wish to advise shippers for Europe Trade

**Bunker Adjustment Factor (BAF)**

The BAF application for the month of November will be USD120.00 per TEU & USD240.00 per FEU. LCL cargo will be USD6.00 W/M.

The BAF application for the month of December will be USD142.00 per TEU & USD284.00 per FEU. LCL cargo will be USD7.10 W/M.

**Currency Adjustment Factor (CAF)**

The CAF applicable for the month of November will be +6.4% & the month of December will be +6.2%.

Thank you for your kind attention on the above matter, if you still have any inquiries please do not hesitate to contact us.

2004|11|03

معامل تسوية سعر العملة CAF وسعر الوقود BAF للتوكنر الملاحي FEFC نوفمبر وديسمبر 2004  
يريد أعضاء المؤتمر الملاحي FEFC إعلان تعديل المعامل على التجارة لأوروبية ن ؛

معامل تسوية سعر الوقود BAF

سيكون تطبيق BAF لشهر نوفمبر على أساس 120 دولارا للحاوية 20 قما ، 240 دولارا للحاوية 40 قما  
60 دولارا للشحن القارونلي (حجم إمتلئ)

سيكون تطبيق BAF لشهر ديسمبر على أساس 142 دولارا للحاوية 20 قما ، 284 دولارا للحاوية 40 قما  
710 دولارا للشحن القارونلي (حجم إمتلئ)

معامل تسوية سعر تغيير العملة CAF

سيكون تطبيق CAF لشهر نوفمبر بنسبة + 6.4 ، ولشهر ديسمبر 6.2 .

نشكرا على اهتمامكم بخصوص إعلان عالية وإن كان لا نملك المزيد من المعلومات فلا تترددوا في الاتصال بنا

## Port Congestion Surcharge زيادة إضافية نتيجة إزدحام الموانئ

تتعامل المؤتمرات بنفس الطريقة مع مشكلة إزدحام الموانئ والتي قد تكون ظاهرة وقتية وخصوصاً في دول العالم المتقدمة . فقد يواجه أعضاء المؤتمر الملاحي بتأخير دخول سفنهم وراكبها في أحد الموانئ وفي هذه الحالة يسمح المؤتمر للعضو بفرض زيادة إضافية على النولون لمواجهة هذا التأخير . وبمجرد عودة الميناء للعمل بصورة طبيعية فإن العضو يقوم بإلغاء هذه الزيادة .

IMMEDIATE CONGESTION SURCHARGE (ICS) FOR CHENNAI.		
Released on 23 Mar 2005		
We wish to inform the trade that effective from 08 <sup>th</sup> March 2005, Immediate Congestion Surcharge (ICS) for Chennai will be charged as per below quantum:-		
	CURRENT	NEW
ICS		
Laden	NIL	USD15/TEU
Empty	NIL	USD7.50/TEU
"K" Line Maritime (M) Sdn. Bhd.		
زيادة فورية نتيجة إزدحام الميناء		
تاريخ الإعلان 23 مارس 2005		
نود إبلاغ السادة التجار أنه إعتبار من 8 مارس 2005 نقرر فرض زيادة فورية نتيجة إزدحام ميناء		
"شيني" Chennai والتي تقدر طبقاً لما يلي :		
الحالية	الجديدة	الزيادة الفورية لإزدحام الميناء
لا توجد	15 دولار للحوية 20 قدم	الحوية المشحونة
لا توجد	7.5 دولار للحوية 20 قدم	الحوية الفارغة
K Line الخط الملاحي		

## تعريفات المؤتمرات الملاحية:

تعنى كلمة تعريف قائمة من الأسعار التى يفرضاها الناقل فى مقابل ما يقوم به من خدمات مثل النقل البحرى مثلا. وعلى هذا الأساس فإن تعريف المؤتمرات الملاحية هى قائمة أسعار خدمات المؤتمر الملاحى التى يلتزم بها جميع أعضاؤه ، وتوضع هذه القائمة فى سجل التسعير الذى يحتوى على الكثير من التفاصيل بالإضافة إلى النوالين الأساسيه لبعض السلع أو النوعيات المختلفة من البضائع. بالنسبة لسفن الخطوط المنتظمة العاملة فى المؤتمرات فإن السعر الأساسى للنقل يشمل من سور السفينة فى ميناء الشحن وحتى سور السفينة فى ميناء التفريغ بالنسبة للبضائع العامة الغير محواة ، ومن محطة الحاويات أو ساحة الحاويات فى ميناء الشحن وحتى محطة الحاويات أو ساحة الحاويات فى ميناء التفريغ . وفى النقل متعدد الوسائط يمكن أن تطبق التعريفه من أى نقطة بعيدا عن الميناء طبقا للخدمة التى يؤديها الناقل الرئيسى.

بعض المؤتمرات لها تعريفات معقدة نسبياً وقد تشمل العديد من البنود مما حدا بالمؤتمرات الملاحية أن تعيد صياغة تعريفاتها بهدف تبسيطها وغالبا ما يعمم هذا التبسيط على كافة أعضاء المؤتمر.

## التعريفات المتعددة:

التعريفات المتعددة هى أن تحدد كل مرحلة من مراحل الرحلة بصورة منفردة وخصوصاً فى النقل المتعدد الوسائط من الباب للباب . ولذلك تسعر كل مرحلة من مراحل الرحلة سواء كان النقل بالبر أو السكك الحديدية أو بالمواصين، إن وجدت، من نقطة الأصل حتى الميناء شاملة سعر تداول الحاوية فى محطة الحاويات وتكلفة التخزين ، وتكلفة الشحن على السفينة ثم أجرة النقل البحرى ، ثم التفريغ فى ميناء التفريغ ، والتخزين ، ثم التحميل على السيارات أو القطارات حتى محطة الوصول النهائية. ومن أهم ميزات التعريفات المتعددة أنه يمكن دفع النقل البرى بالعملة المحلية . وتخضع هذه التعريفات أيضا للزيادات والإضافات الخاصة بزيادة سعر الوقود (BAF) أو سعر العملة (CAF) . وتخضع هذه التعريفات المتعددة لنفس فكرة وحدات التسعير سواء أن كان بالوزن أو المقاس لكل شحنة أيهما أحسن للنقل، وكذلك طبقا لطبيعة الشحنة مثل الشحنات الخطرة أو الشحنات المبردة أو الشحنات عالية القيمة .

وهذه التعريفات تختلف طبقا لكون الحاوية لمستلم واحد (FCL) أو الحاوية المشتركة (LCL) وقد يفضل الناقل على الخطوط القصيرة (فى الرحلات القصيرة) توحيد التعريفه بغض النظر عن

طبيعة الشحنة بتطبيق سعر النولون الموحد (FAK).

وبصفة عامة ، فبالإضافة لكون التسعير يعتمد أساسا على قيمة السلعة وحجمها إلا أن هناك بعض العوامل الأخرى التى لا يمكن إغفالها والتى فى نفس الوقت لا يمكن الأخذ بها كلها ولكنها توضع فى الاعتبار عند التسعير :

- طبيعة البضاعة.
- توافر كميات كافية من البضاعة على الخط الملاحى.
- كيفية التغليف.
- إمكانية المراقبة.
- معدل التستيف أى نسبة الوزن إلى الحجم.
- هل البضاعة ثقيلة أو ذات أبعاد طويلة.
- قابلية شحن البضاعة مع أنواع أخرى من البضائع الشائعة الشحن على الخط الملاحى.
- طبيعة المنافسة مع الناقلين الآخرين.
- مسافة النقل.
- مصاريف التشغيل المباشرة.
- تكلفة تداول السلعة فى الموانى.
- مصاريف التخفيف إن وجدت فى بعض الموانى.
- المصاريف الثابتة.
- مصاريف التأمين الإضافية.
- التسهيلات المختلفة بالموانى.
- نظم وتعليمات تشغيل الموانى.
- مصاريف الموانى.
- مصاريف القنوات.
- إمكانية تواجد بضاعة فى رحلة العودة (الإتجاه المعاكس).

– ويبقى بعد ذلك سؤالين هامين وهما :

– ما هو السعر المناسب لهذه السلعة وهل تتحمل السلعة مثل هذا السعر ثم تكون منافسة فى السوق النهائى لها وبالتالي يقبل الشاحن هذا النولون؟

– فى المقابل هل يتحمل الناقل نقل السلعة بهذا السعر؟

– تتطلب الإجابة على السؤال الأول مسحا جيدا للسوق بالنسبة لكل سلعة بعينها ، بينما تتطلب الإجابة على السؤال الثانى حساب تكاليف التشغيل والتكلفة الرأسمالية للإستثمار والتدفقات النقدية.

وتشمل التعريفية بعض البنود الواضحة والصريحة والتي فى حقيقتها تتماشى مع بنود واشترطات عقد النقل أما بالنسبة إلى أى زيادات فتعود إلى بنود التعريفية ذاتها .

وفيما يختص بمعدل الزيادة العام (GRI) فإن المؤتمرات الملاحية عندما تقرر أن أسعار النوالين الحالية لا يمكن العمل بها فإنها تقدم تفاصيل حسابات الرحلات إلى محاسبين قانونيين معتمدين لفحص هذه الحسابات وتقديم تقرير يبرر الزيادة المطلوبة لإتحاد الشاحنين وأى جهات أخرى معنية بالرقابة أو التفتيش . ويتم نشر إخطار الزيادة قبل الميعاد المقرر بثلاثة أشهر .

### العوامل الهامة للشاحن بخلاف سعر الشحن :

تقدم تسعيرة النقل بسفن المؤتمرات الملاحية للمستوردين أساساً جيداً للمقارنة بينها وبين أسعار السفن الأخرى لنقل بضائعهم من دولة المورد وحتى دولة المستورد ، وبالرغم من أن سعر النقل ليس هو المتغير الوحيد فى الثمن النهائى للسلعة إلا أن المورد عليه أن يضع فى إعتباره بعض العناصر الأخرى عند اتخاذها لشراء ونقل سلعة ما مثل : –

١ – كفاءة وانتظام خدمة الخط : من المهم جداً أن يختار المستورد الخط الملاحي الذى يعرفه من خلال تجاربه السابقة أو من خلال مسح سوق النقل الملاحي والتأكد من إمكانية الإعتماد على مثل هذا الخط فى القيام بعملية النقل بالكفاءة المطلوبة فقد يكون سعر النقل الرخيص سبباً فى ألا تصل البضاعة نهائياً إلى بلد المستورد أو قد تصل متأخرة جداً .

٢ – نوعية الخدمة المقدمة: بعض الخطوط الملاحية تقدم خدمة جيدة وتداول سفنها البضائع بطريقة جيدة لا تسبب لها تلفاً وبالرغم من هذه الخدمة الجيدة فإن أسعارها معقولة ،



ولذلك فعلى المستورد عند إختيار السعر تقدير المخاطر على الجانب الآخر .

٢- سرعة إتمام الرحلة: لا تعمل السفن الغير عاملة بنظام الخطوط المنتظمة بجداول إبحار محددة وثابتة كما أنها لا تلتزم بخط سير ملاحي بين موانئ محددة فهي ترداد الموانئ فى طريقها بحثا عن شحنات إضافية أو لتسليم شحنات كانت مشحونة عليها لذلك فإن المستورد لا يمكن أن يعرف على وجه الدقة متى ستصل إليه بضاعته المشحونة على هذه السفن ولذلك فإنه يجب عليه تحصين نفسه ضد التأخير بزيادة المخزون لديه ما لم يستعمل سفن الخطوط المنتظمة التى هى بطبيعتها سريعة وخط عملها وتوقيتاتها دقيقة.

٤- معدل تردد السفن بين مينائى الشحن والتفريغ : قد يكون معدل التردد من أكثر الأمور أهمية لمستورد الذى يشتري بضاعته من نفس المور بصفة منتظمة وثابتة فكلما زاد معدل التردد بين مينائى التصدير والإستيراد قلت حاجة المستورد لبناء مخزون لديه.

يتضح مما سبق بأن سعر النولون ليس هو العامل الرئيسى الذى يجب أن يضعه الشاحن أو المستورد فى إعتباره عند إختيار الخط الملاحي الذى سوف يتعامل معه ولكن ما سبق من عناصر يجب أن تؤخذ فى الإعتبار وتكون لها أهميتها عند إتخاذ القرار.

### معدل الزيادة العام (GRI) General Rate Increase

وهى زيادة نسبة مئوية إلى تعريفه المؤتمر الملاحي تملئها الضرورة لتغطية مصاريف التشغيل مع هامش ربح بسيط يغطى تكاليف الإستثمار لأعضاء المؤتمر. ويعلن عن هذه الزيادة مسبقا بمدة ٣ شهور وفى عام ١٩٩١ تبنت المؤتمرات الملاحية فكرة تعريفه جديدة تستهدف نوع معين من الشحنات خلال أوقات معينة ، وتختص بشاحنين موسمين حتى يسمح لهؤلاء الشاحنين بتحميل زيادة التعريفه فى هذه المواسم على المستهلك النهائى .

### إجراءات زيادة المعدل العام:

١. سوف يعطى المؤتمر إخطارا فى خلال مدة لاتقل عن ستة أشهر بخصوص حدوث زيادة فى أسعار النوالين ومؤشر لهذه الزيادة وتاريخ بدء العمل بها وأسبابها.
٢. بناء على طلب أى من الأطراف وخلال مدة منصوح عليها لاتزيد عن ٣٠ يوم أو حسبما يتم الإتفاق عليه بين الأطراف المعنية سوف يتم عقد جلسات للتشاور بخصوص الأسس التى تم على أساسها الزيادة ومقدار الزيادة والتاريخ الذى تسرى فيه.

٣. وللمؤتمر فى سبيل التعجيل بعقد جلسات التشاور يمكنه أو بناء على طلب أى من الأطراف المعنية تقديم تقرير من محاسب قانونى مستقل ذو سمعة جيدة يشمل تحليلاً لبيانات التكلفة والدخل والتي هى من وجهة نظر المؤتمر دعت إلى هذه الزيادة فى أسعار النوالين.
٤. إذا تم الإتفاق من خلال جلسات التشاور على مبلغ الزيادة فإن العمل بهذه الزيادة يبدأ من تاريخ تقديم الإخطار.
٥. إذا لم يتم الوصول إلى إتفاق فى المشاورات فى خلال ٣٠ يوماً من تاريخ الإخطار فإن الأمر سوف يقدم إلى مجلس توفيق عالمى منتدب وتكون توصيات هذا المجلس إذا قبلت من الأطراف المعنية ملزمة لهم وواجبة التطبيق.
٦. ويمكن للمؤتمر تطبيق الزيادة فى إنتظار توصيات مجلس التوفيق العالمى . وعندما يصل مجلس التوفيق إلى توصياته فإنه يأخذ فى الإعتبار مقدار الزيادة التى فرضها المؤتمر وفترة تطبيقها قبل وصول المجلس لتوصياته ، وفى حالة رفض المؤتمر الملاحي لتوصيات مجلس التوفيق فإن الشاحن أو إتحاد الشاحنين سوف يكون لهم الحق لإعتبار أنفسهم غير مرتبطين بالمؤتمر الملاحي وذلك بعد عمل الإخطار اللازم للمؤتمر أو إتخاذ أى إجراءات متعاقد عليها فى هذا الشأن والتي تمنعهم من التعامل مع استعمال أى خطوط ملاحية أخرى. وفى حالة وجود عقود خدمة أو عقود ولاء فإن الشاحن أو إتحاد الشاحنين عليهم تقديم إخطار لمدة ٣٠ يوماً يبدأ من تاريخ التقديم يعلنون فيه عدم إرتباطهم بالمؤتمر الملاحي ، وخلال فترة لا تقل عن ٣٠ يوماً ولا تزيد عن ٩٠ يوماً يستمر فيها العمل بعقد الولاء أو عقد الخدمة.
٧. ولا يجب على المؤتمر الملاحي أن يحجز الخصم المؤجل Deferred Rebate المستحق لأى من الشاحنين أو يصادره كنتيجة لأى إجراء إتخذ من قبل الشاحنين أو إتحادهم.
٨. إذا كانت التجارة الخارجية لدولة من الدول تنقل على سفن أحد أعضاء المؤتمر الملاحي معين وتتكون هذه التجارة من سلعة محددة أو عدد محدود من السلع فإن أى زيادة فى سعر النقل لهذه السلعة أو السلع تعتبر زيادة عامة ويسرى عليها ما سبق من أحكام .

1<sup>st</sup> January, 2004

General Freight Rate Increases

Please be advised that due to the recent General Rate Increase (GRI) from the USA to New Zealand we will be instituting the following GRI for all USA LCL export cargo.

From all North American CFS locations to New Zealand (and Australia), a GRI of USD 7.00 w/m will apply. This increase will become effective for all shipments as from the 1st February 2004.

If you have any queries in relation to the above information, please do not hesitate to contact your local Gateway office.

Kind regards

Stephen Kirkham

١ يناير ٢٠٠٤

زيادة عامة في سعر النولون

رجاء التكرم بالعلم بأنه نظرا للزيادة العامة في سعر النولون (GRI) من الولايات المتحدة الأمريكية إلى نيوزيلندا فأنتا

نعدد الزيادة العامة في سعر الوالين (GRI) التالية على كافة النوالين الخاصة بالحاويات لأكثر من مستلم (LCL) الصادرة من الولايات المتحدة الأمريكية .

من جميع محطات الحاويات بأمريكا الشمالية إلى نيوزيلندا وأستراليا تكون الزيادة ٧ دولار أمريكي للوزن أو المقاس.

وسوف يبدأ العمل بهذه الزيادة لجميع الشحنات اعتبارا من أول فبراير ٢٠٠٤.

وإذا كان لكم أى استفسارات في هذا الخصوص رجاء عدم التردد في الإتصال بوكيلنا المحلي بجيت واى .

مع أطيب التحيات

XXXXX

## ١٣٨ أهم العوامل التي تؤثر في سعر النولون،

يوجد عنصرين أساسيين يؤثران في تسعير النولون لسفن الخطوط الملاحية المنتظمة وهما عنصر خط سير السفينة والمتعلق بالموانئ والمسافة بينها والعنصر الآخر خاص بطبيعة البضاعة .

### ١ - خط سير السفينة :

(أ) الاتجاه: يجب على ملاك ومشغلي سفن الخطوط المنتظمة أن يضعوا في إعتبارهم عدم توازن التجارة والذي يعنى أن حجم التجارة في أحد الاتجاهات تتوافر فيه كميات كبيرة من البضاعة المنقولة بينما الاتجاه المعاكس تقل أو تنعدم فيه البضاعة ولذلك يجب أن يؤخذ ذلك في الإعتبار عند وضع أسعار النوالين على مثل هذه الخطوط الملاحية بحيث يعوض الاتجاه المملوء بالبضاعة الاتجاه الآخر ضعيف البضاعة .

(ب) المسافة: يجب أن يؤخذ في الإعتبار طول المسافة بين موانئ الشحن وموانئ التفريغ ، وهل توجد قنوات مائية تعبرها السفينة خلال رحلتها تدفع لها رسوم عبور وبالتالي تزيد من تكلفة تشغيل السفينة على هذا الخط الملاحى كما أن توقفها في إنتظار العبور يزيد أيضا من تكلفة التشغيل نظير ضياع الوقت في الإنتظار.

(ج) إزدحام الموانئ: يعتبر ازدحام الموانئ أو محطات تداول الحاويات بها وكذلك كفاءة هذه الموانئ أو محطات الحاويات من العوامل المؤثرة في سعر النولون حيث يؤدي ذلك لزيادة فترة بقاء السفينة بالميناء .

### ٢ - طبيعة البضاعة :

يختلف سعر النولون باختلاف نوع وطبيعة البضاعة المنقولة على نفس الخط الملاحى لنفس المسافة ويؤثر في ذلك عنصران هما :-

(أ) عنصر التكلفة : وهو مرتبط بطبيعة البضاعة ومدى قابليتها للكسر أو السرقة أو التلف أو أن البضاعة لها مقاسات أو أشكال غير منتظمة وهل تحتاج هذه البضاعة إلى إجراءات حماية خاصة أو ترتيبات خاصة مثل البضائع الخطرة أو البضائع التي يمكن أن يحدث منها تلوث، أو البضائع المعقدة التي تحتاج إلى عناية خاصة . كل هذه الإجراءات تنشأ عنها تكلفة إضافية على السفينة سواء في تداولها أو تربيطها على السفينة أو رسوم تجهيزات خاصة بالموانئ .. الخ.

(ب) قيمة البضاعة : تتناسب قيمة البضاعة طردياً مع سعر النولون فالأحجار الكريمة والذهب والبضائع سريعة التلف تكون أسعار نوالينها أعلى من البضائع العادية .

#### ﴿ أسعار النوالين الغير محددة : ﴾

وهو نولون يفرض لبعض السلع قد لا يوجد لها سعر نولون في قائمة تعريفية المؤتمر الملاحي فلا توجد هذه السلعة ضمن قائمة السلع ولا توجد ضمن قائمة المجموعات المسعرة وهو في الغالب أعلى من الأسعار العادية . فإذا كان هناك شاحن لسلعة من هذا النوع غير مسجلة بقائمة التعريفية فإنه يتقدم للمؤتمر الملاحي أو للناقل للحصول على تسعيرة خاصة بهذه السلعة على هذا الخط الملاحي بالتحديد ، فإذا حصل على سعر مناسب لهذه السلعة فإنه بذلك يكون قد قام بتوفير جزء كبير من سعر النولون كما أنه بذلك يكون قد ضمن وضع سلعته في قائمة تعريفية المؤتمر الملاحي على هذا الخط مما يسهل تعامله المستقبلي مع سفن المؤتمر الملاحي .

#### ﴿ الحق في التسعير المستقل : ﴾

هو حق أحد أعضاء المؤتمر الملاحي في أن يضع سعر نولون مختلف أو سعر بند خدمة خاصة به مختلفة عن أسعار المؤتمر ولكن بشرط أن يتم إخطار المؤتمر بذلك قبل ١٥ يوماً من تطبيق هذا السعر الخاص .

#### ﴿ الخصم من سعر النولون : ﴾

الحصول على خصم في سعر النولون لصالح الشاحن له صورتان أحدهما قانونية والأخرى غير قانونية ففي مجال النقل البحري يحق لوكيل الشحنة (متعهد الشحن) الحصول على عمولة تبلغ ما بين ٢٪ - ٥٪ من سعر النولون ولا يحق له التنازل عن أي جزء من هذه العمولة للشاحن ، بينما تبلغ هذه العمولة في مجال النقل الجوي حوالي ١٠٪ من سعر النولون ويحق لمتعهد الشحن قانوناً أن يتنازل عن جزء من هذه العمولة للشاحن .

#### ﴿ مكونات السوق : ﴾

إن وضع سعر محدد للنوالين يدفع أعضاء المؤتمرات الملاحية على التنافس في أداء الخدمة وتطويرها لجذب العملاء بدلا من التنافس السئ في سعر النقل . ويمكن تحسين الخدمة بإضافة العديد من العناصر إليها حيث أصبحت الخدم هي المجال الوحيد المتاح أمام أي من أعضاء المؤتمر لزيادة دخله ومن هذه العناصر :

١. سرعة السفينة ، فكلما زادت سرعة السفينة قلت مدة الإبحار وكلما أمكن للناقل التغلب على العطلات الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو التأخر فى دخول الميناء.
٢. إدخال نظام تبادل المعلومات إلكترونياً ، يمكن الشاحن من التواصل مع الخط الناقل ومعرفة ما يطلبه من بيانات وهو جالس فى مكتبه.
٣. الخدمات اللوجستية ، وتتوقف جودة الخدمة على ما يمكن للخط الملاحة من تقديمه من عناصر الخدمات اللوجستية بالإضافة لخدم النقل.
٤. التكامل بين وسائط النقل ، تتحدد كفاءة الخدمة بكفاءة ومقدرة الخط الملاحي على الربط بين النقل البحرى والنقل البرى والنقل بالسكك الحديدية الذى يستطيع الخط الملاحي أن يوفرها للشاحن.
٥. تملك محطات تداول الحاويات ، هذا الاتجاه الحديث فى تملك العديد من الخطوط الملاحية لمحطات وموانئ تداول الحاويات يعطى لهذه الخطوط ميزة تنافسية كبرى فى سرعة دخول وخروج سفن الخط الملاحي لهذه الموانئ وإعطائها أولوية على باقى السفن.
٦. معدل التردد على الموانئ ، كلما زاد معدل التردد على الموانئ انعكس ذلك على مخزون الشاحنين مما يعطى ميزة تنافسية عالية للخط الملاحي.
٧. التغطية الجغرافية للنقل ، ينظر لخدمة النقل على أساس ما تغطيه من مناطق جغرافية حيث تضمن لعملائها سهولة النقل المباشر للعديد من الأماكن.
٨. التجاوب السريع مع متطلبات العملاء ، مما يعطى إنطبعا حسنا بإهتمام الخط الملاحي بعملائه.

#### **١٤٠ غرامة تأخير الحاوية:**

هناك فترة زمنية تبقى فيها الحاوية المملوءة فى ساحة الحاويات فى إنتظار أن يأخذها العميل سواء أن كان الشاحن أو المستلم ، ولا تفرض أى رسوم على العميل خلال هذه الفترة على أساس أنه يقوم بشحن أو تفريغ الحاوية من البضاعة فإذا تجاوز هذه الفترة فإنه تفرض عليه بعد ذلك غرامة مالية على أساس مدد زمنية محددة أو قد تكون على أساس يومى.



## الحاويات كأداة هامة للخطوط المنتظمة

### مقدمة:

الحاوية هي صندوق معدنى أو خشبى يستعمل لتخزين ونقل البضائع . وفى النقل البحرى يستعمل هذا المصطلح لحمل البضائع ، وتعرف الحاوية بلفظ الصندوق Box أو شاحنة مغلقة Van كما يطلقون عليها فى بعض الأقطار وخصوصا فى الولايات المتحدة الأمريكية وتصنف الحاويات كثورة فى عالم صناعة النقل البحرى وذلك لانها تحقق خدمة من الباب إلى الباب (Door to Door) ومفهوم الشحن أو الاستيراد عند الحاجة (JIT) كذلك هى الاداة الاساسية فى النقل متعدد الوسائط (Multi Model Transport)

فالحاوية يجب أن تحيط وتحفظ محتوياتها من الخسارة والتلف كما يمكن فصلها عن وسائل النقل وتداولها كوحدة نقل واحدة دون إعادة تداول محتوياتها . وحاوية النقل هى أداة معدة للنقل لها المواصفات التالية:

- ١ - لها مواصفات دائمة متينة بدرجة كافية ومناسبة للاستعمال المتكرر.
  - ٢ - مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال وسط نقل واحد أو أكثر من وسط دون الحاجة إلى إعادة شحن البضائع مرة ثانية .
  - ٣ - مزودة بوسائل تسمح بتداولها وخصوصا عند إنتقالها من وسط نقل لآخر.
  - ٤ - مصممة بحيث يمكن تعبئتها وتفريغها بسهولة .
  - ٥ - لها حجم داخلى لا يقل عن واحد متر مكعب .
  - ٦ - لا يشمل تعريف حاوية النقل أى مركبات ولا تجميع للبضائع التقليدية.
- يجب على مستخدم الحاوية أن يكون ملماً بالفروق الجوهرية فى بناء الحاويات المختلفة التى سوف يستخدمها حتى يكون لديه القدرة على عمل التجهيزات اللازمة عند تعبئة هذه الحاويات أو شحنها وحتى لا يتجاوز الحدود المسموح بها .

ولقد أمكن التغلب على مشاكل تحضير وجاهزية وحدات الشحن مثل الحاويات وفى نفس الوقت فإن توحيد بعض عناصر البناء وتوحيد بعض المقاسات المختلفة سمح باستعمال معدات تداول نمطية وكذلك تمييط وسائل النقل لتتناسب مع مقاسات الحاويات .

### ١٤٢ التصنيف :

#### ( أ ) بواسطة الحجم :

يمكن تصنيف الحاوية بواسطة مقاساتها حيث من الظاهر أن أطوال الحاويات هى مضاعفات الرقم ( ١ ) فهناك حاويات ( ١٠ قدم ، ٢٠ قدم ، ٢٠ قدم ، ٤٠ قدم .

والحاوية ٢٠ قدم والحاوية ٤٠ قدم تستعمل بنسبة تتجاوز ٧٠٪ من حجم تجارة الحاويات العالمية ، ويرمز للحاوية ٢٠ قدم بأنها الوحدة المكافئة للعشرون قدما Twenty Equivalent Unit (TEU) وبالمثل الحاوية الـ ٤٠ قدما يرمز لها Forty Equivalent Unit (FEU) . وتستعمل الحاوية العشرون قدما كوحدة قياس لسعة سفن الحاويات أو معدلات تداول الحاويات بالموانئ وكذا إنتاجية الموانئ .

معظم الحاويات عرضها ثمانية أقدام ويختلف إرتفاعها حيث يتراوح بين ٨ قدم فأصبح ٨, ٥ قدم ثم أصبح ٩ أقدام ثم أصبح حاليا ٩, ٥ قدم والتي تسمى ذات التكعيب العالى (High Cube) .

#### المنظمة العالمية للتوحيد القياسى (الحاويات) :

قامت المنظمة العالمية للتوحيد القياسى بالعمل على توحيد مقاسات الحاويات كالآتى:

(أ) ٢٠ قدم  $\times$  ٨ قدم  $\times$  ٦, ٨ قدم .

(ب) ٤٠ قدم  $\times$  ٨ قدم  $\times$  ٦, ٨ قدم .

(ج) بالإستعمال .

كما يمكن تصنيف الحاويات حسب نوع البضائع المشحونة مثل :-

#### ( أ ) الحاوية متعددة الأغراض General Purpose Containers

وهى أكثر الحاويات استعمالا (وخصوصا للبضائع المجمعة) والتي لا تحتاج التحكم فى درجات



الحرارة . ويطلق عليها أيضا حاوية البضائع الجافة .

وتصنع عادة من الصلب ومغلقة تماما ولها باب محكم تماما ، وتغطى أرضيتها بالخشب وبها أماكن لتربيط البضاعة بداخلها .

### (ب) الحاويات الحرارية Thermal Containers

مصممة للبضائع التى تحتاج إلى تبريد أو تخزين معزول . وتبطن بمواد عازلة لها معامل تبادل حرارى منخفض ، والحاويات الحرارية تصنف على ثلاثة أنواع :

- الحاويات المبردة Refrigerated Containers تصنع من الألومنيوم وتبطن من الداخل بمواد عازلة لها معامل تبادل حرارى منخفض مثل خشب الأبلاكاش الذى يجب أن يحافظ على درجة حرارة منخفضة حتى - ١٨ ° مئوية لحفظ البضائع المجمدة مثل السمك واللحوم كما تستخدم مع الفواكه والخضراوات الطازجة التى تحتاج درجة حرارة فى حدود الصفر المئوى . ويستعمل غاز الفريون كوسيط تبريد فى هذه الحاويات مع استعمال مصدر كهرباء من السفينة أو على رصيف محطة الحاويات . وقد تكون وحدة التبريد مبنية فى جسم الحاوية أو قد تلحق بها أو قد يوجد بالحاوية فتحة لدخول الهواء البارد وأخرى لخروج الهواء لو كان التبريد يتم عن طريق مجمع تبريد يغذى العديد من الحاويات فى وقت واحد .
- الحاوية المعزولة Insulated Containers للخضراوات والفواكه الطازجة حيث يستعمل الثلج كوسيط تبريد ، وتبطن الحاوية بخشب الأبلاكاش لتقليل تأثير التبادل الحرارى وفى نفس الوقت يقلل خشب الأبلاكاش من عملية التكثيف داخل الحاوية .
- والحاوية مناسبة لنقل البضائع سريعة التلف مثل الخضراوات والفواكه الطازجة وأى بضائع تحتاج لحمايتها من تقلبات درجات الحرارة دون الحاجة إلى تبريدها ويمكن استخدامها فى نقل بضائع عامة نظيفة .
- الحاوية المهواة Ventilated Containers وتسمح بمرور تيار من الهواء خلال فتحات فى أعلى وأسفل جسم الحاوية تسمح بعملية التهوية المستمرة . وتستخدم مثل هذه الحاويات مع البضائع التى تحتاج لتهوية مستمرة مثل الشاي ، القهوة ، الكاكاو . كما أن مثل هذه الحاويات تقلل من عملية التكثيف الضارة جدا بهذه الحاويات .

## ( ج ) الحاويات الخاصة Special Containers

ويندرج تحت هذا النوع من الحاويات بآقى أصناف الحاويات مثل حاويات البضاعة الصب  
والحاويات الصهرجية وحاويات السقف المفتوح وحاويات الأجناب المفتوحة وحاويات السيارات  
والحاويات الطبلية المسطحة والحاويات الحظيرة المخصصة لنقل الحيوانات .. الخ.

### أحمال الحاوية:

#### التصنيف RATING

تصنيف الحاوية هو أقصى وزن مسموح به للحاوية بما فى ذلك جسم الحاوية ومحتوياتها  
وتصنيف الحاوية العشرون قدما هو ٢٤٠٠٠ كيلوجرام (٢٤ طن) وللحاوية الأربعون قدما بما فى  
ذلك الحاويات عالية الارتفاع هو ٣٠٤٨٠ كيلوجرام .

#### وزن الحاوية الفارغة TARE- Tare Weight

وزن الحاوية الفارغة بما فى ذلك مشتملاتها وأى أجهزة أخرى متصلة بها وضرورية لاستعمالها.  
ويختلف وزن الحاوية الفارغ طبقا للمعدن المصنعة منه الحاوية وطبقا لنوع ومقاس الحاوية ويكتب  
على الحاوية من الخارج .

#### وزن التحميل Payload

وهو أقصى وزن للحاوية يمكن شحنه فى الحاوية بما فى ذلك أخشاب التستيف أو أسلاك  
وأدوات الرباط وعلى ذلك فإن: -

وزن التحميل = التصنيف - وزن الفارغ

$$\text{Payload} = \text{Rating} - \text{Tare weight}$$

وقد يمنع الشاحنين من الوصول إلى أقصى وزن فى بعض الأماكن نظرا لحدود الحمولة  
المفروضة على الطرق فى هذا المكان .

وتكتب كل هذه البيانات بالإضافة إلى سعة الحاوية على باب الحاوية من الخارج حتى تكون  
واضحة لمستخدم الحاوية .



التصنيف ٢٠٤٨٠ كجم

الوزن القارغ ٢٧٥٠ كجم

وزن التحميل ٢٦٧٣٠ كجم

سعة الحاوية ٦٧,٧ م<sup>٣</sup>

حاوية ٢٠ قدما

**الحمل المسموح به على أرضية الحاوية .**

لا يجب أن يتجاوز الحمل المسموح به على أرضية الحاوية مايلي :-

- الحاوية العشرون قدما لا يجب أن يتجاوز الحمل ٥ , ٤ طنا / م<sup>٢</sup> .

- الحاوية الأربعون قدما لا يجب أن يتجاوز الحمل ٠ , ٣ طنا / م<sup>٢</sup> .

**مركز ثقل الحاوية :**

لا يجب وضع البضائع الثقيلة أعلى البضائع الخفيفة داخل الحاوية بحيث يبقى مركز ثقل الحاوية في نصفها الأسفل دائما ، كما لا يجب أن يبعد مركز ثقل الحاوية عن منتصف الحاوية الطولي بالحدود الآتية :-

- الحاوية ٢٠ قدما لا يجب أن يتجاوز ٦ , ٠ مترا أمام أو خلف منتصف الحاوية طوليا.

- الحاوية ٤٠ قدما لا يجب أن يتجاوز ٩ , ٠ مترا أمام أو خلف منتصف الحاوية طوليا.

### **أنواع الحاويات :**

تقسم الحاويات بصفة عامة إلى الأنواع الآتية والتي قد يشتق منها أنواع أخرى كما قد تظهر أنواع أخرى يفرضها نوع البضاعة المنقولة أو وسيلة أو وسط النقل أو كل هذه العوامل مجتمعة .

#### **١ - حاويات البضائع العامة General Cargo Containers**

يشمل هذا النوع الحاويات التي لم يتم نقلها جوا والتي لا تشمل نقل أنواع من البضائع تحتاج إلى تحكم في درجة حرارتها كما لا ينقل بها سواكل أو غازات أو سيارات أو حيوانات حية .

## ٢- الحاويات متعددة الأغراض General Purpose Containers

وهى حاويات مغلقة تمامًا ومقاومة للجو ولها سطح وأرضية وجوانب ثابتة كما تزود فى إحدى نهايتها بباب . وهذه الحاويات مصممة لنقل أنواع عديدة من البضاعة .

## ٣- الحاويات ذات الغرض المحدد Specific Purpose Containers

وهى حاويات بضائع عامة ولكن لها صممت لهدف محدد لكى يسهل تعبئتها وتفريغها ليس عن طريق الباب الموجود فى أحد نهايتها أو قد يكون ذلك بغرض توفير هدف محدد مثل التهوية مثلا .

## ٤- الحاويات المفلقة المتهواة Closed Ventilated Container

وهى مشابهة للحاويات متعددة الأغراض ولكنها مصممة خصيصا لنقل البضائع التى تحتاج لتهوية سواء أن كانت تهوية طبيعية أو تهوية ميكانيكية .

## ٥- الحاويات مفتوحة السقف Open Top Container

وهى تشبه الحاويات متعددة الأغراض ما عدا أنه ليس لها سقف ثابت ولكن قد يكون السقف متحركا أو يمكن إزالته كأن يصنع من الشمع البلاستيك أو من قماش الخيام أو من مواد بلاستيكية مقواة والتى تركز على عوارض للسقف متحركة . وهذه الحاويات قد يمكن تحريك عارضة السقف فوق بابها .

## ٦- الحاوية المسطحة (المنصة) ذات الأجناب المفتوحة Platform Based Container Open Sided

يطلق هذا التعريف على الحاوية التى ليس لها أجناب ثابتة (أو) ما شبه ذلك ولكن لها أرضية مسطحة.

## ٧- الحاوية المنصة ذات النهايات الثابتة Platform Containers with Fixed Ends

هى حاويات منصة ليس لها أجناب كما هو الحال فى هذا النوع إلا أن لها جدران فى النهايتين لا يمكن طيها .

## ٨- الحاوية المنصة ذات النهايات التى يمكن طيها Platform Containers with Folding Ends

وهى حاويات مثل باقى حاويات المنصة ليس لها أجناب إلا أن هذه الحاويات لها جدران فى النهايتين يمكن طيها.

---

## ٩- الحاوية المنصبة ذات الأعمدة عند الأركان Platform Container with Posts at Corners

هى حاوية ليس لها أى جدران جانبية أو جدران بالنهايات ولكن فقط أعمدة فى أركان الحاوية الأربعة ، مع العلم بأن أعمدة بعض هذه الحاويات ثابتة وبعض الحاويات يمكن طي هذه الأعمدة .

## ١٠- حاوية البضاعة المخصصة Specific Cargo Containers

هذا النوع من الحاويات مصمم لنقل نوع مخصص من البضائع مثل حاوية السيارات أو حاويات الحيوانات الحية أو حاويات الملابس.

## ١١- الحاوية الحرارية Thermal Container

هى حاوية معزول حراريًا جدرانها وأبوابها وأرضيتها وسقفها والتي تقلل من التبادل الحرارى بين داخل وخارج الحاوية .

## ١٢- الحاوية المعزولة Insulated Container

هى حاويات حرارية ولكن يستعمل معها أجهزة للتبريد أو التسخين.

## ١٣- الحاوية الثلج Refrigerated Container

الحاويات الحرارية التى تستعمل وسائل للتبريد مثل الثلج الجاف سواء أن كان ذلك بالتحكم فى عملية التسامى أم لا أو تم التبريد بالغازات سواء أن تم ذلك بالتحكم فى التبخير أم لا ، فمن المفهوم ضمناً أن مثل هذه الحاوية فلا تتطلب هذه الحاوية مصدر طاقة خارجى .

## ١٤- الحاوية ميكانيكية التبريد Mechanically Refrigerated Container

هى حاويات حرارية تستخدم معدات تبريد مثل وحدات الضواغط الميكانيكية أو وحدات إمتصاص.

## ١٥- الحاويات المسخنة Heated Container

هى حاويات حرارية تستخدم معدات تنتج حرارة للتسخين .

## ١٦- الحاوية المبردة والمسخنة Refrigerated and Heated Container

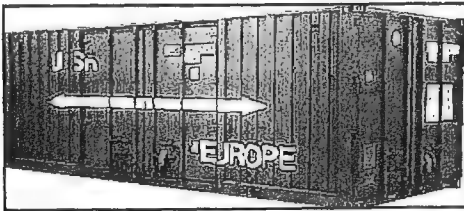
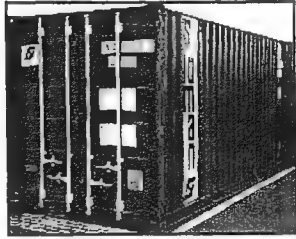
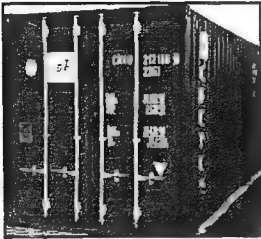
هى حاوية حرارية تستخدم معدات تبريد (سواء أن كانت ميكانيكية أو وسائل تبريد بالتمدد) أو معدات تقوم بالتسخين .

## ١٧ - الحاوية الصهرجية Tank Container

وهى حاوية مكونة من جزئين أساسيين هما الصهرج والجزء الآخر هو الهيكل الخارجى المحيط بالصهرج .

## ١٨ - حاوية البضاعة الصلب الجاف Dry Bulk Container

هى حاوية مخصصة لنقل البضائع الصلب الجاف .



حاوية ٢٠ قدما ذات باب جانبى



## إيجار السفن سفن الخطوط الجوالّة

### مبحث الخطوط الجوالّة :

- وهى خطوط ليس لها مواعيد محددة وخطوط سير ثابتة بل متغيرة حسب السوق وملاك هذه السفن هم ناقلون خصوصيون .
- والبضائع تكون متجانسة منخفضة القيمة مثل ( الحبوب وخامات المعادن والبترو ل ومنتجاته ) ويتم النقل بعقود مشارطات مختلفة .
- وأجرة النقل تخضع للتفاوض طبقاً لميكانيكية العرض والطلب والسفن فى هذه الخطوط معظمها سفن اعمارها كبيرة ومتوسطة السرعة .
- وهيكّل الشركة ذات عمالة قليلة العدد ولكن يتمتعون بكفاءة عالية وخبرة ويتم الحصول على البضاعة عن طريق السماسرة والوسطاء .
- قانون التجارة البحرية رقم ٨ لعام ١٩٩٠ مادة ١٥٢ الباب الثالث عرف إيجار السفينة أنه : عقد يلتزم بموجبه المأجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة أو القيام برحلة سفينة ( الإيجار الزمنى \_ الإيجار بالرحلة ) .
- المؤجر هنا : هو شركة الملاحة ( مالك السفينة ) .
- المستأجر : هو الجهة التى تستأجر السفينة ( فراغ السفينة ) لشحن ونقل بضاعة لرحلة معينة أو لفترة زمنية معينة .
- تعرف عملية إيجار السفن أنها عملية أو نشاط تمارسه شركات الملاحة التنظيم استخدام السفن فى نقل البضائع لتحقيق أهداف كل من الطرفين :
- المستأجر : الطرف الذى يمثل الطلب ( البضاعة ) .

- الناقل البحرى : الطرف الذى يمثل العرض بأسواق الملاحة تملك أو تشغيل السفن .
- الوسيط الملاحي : هو وكيل من نوع خاص وظيفته تحقيق الالتقاء بين العرض والطلب فى مقابل عمولة يحصل عليها من شغل السفينة .
- وهو عبارة عن جامع ومضيف ومؤثر للمعلومات عن العرض والطلب ويبرم مشارطات الايجار وعقود بيع وشراء السفن وملم بأصول التفاوض ( أى العملية الفنية لبيع أو تأجير السفن ) .
- السوق الملاحي : هو المرح الذى يتعامل معه الأطراف الثلاثة .
- بورصة البلطيق : حوالى ٢٠ ٪ من عمليات تأجير السفن فى العالم تتم فى هذه البورصة فى لندن ثم تطور تطور كبير نتيجة لثورة الاتصالات ودخول الانترنت بحيث أن ما كان يتم فى عمليات يدوية أصبح متاحا طوال الوقت على شبكة المعلومات الدولية مما وفر الوقت والجهد والمال .

### ١٠ الأسواق الملاحية :

- سوق التآجير CHARTER : مجموع الحمولات المعروضة للإيجار مقاسة بالطن الوزنى خلال فترة زمنية معينة.
- سوق بيع وشراء السفن SECOND HAND MARKET : مجموع الحمولات الوزنية المقاسة بالطن الساكن DWT المعروف للبيع بجانب الحمولات التى تم شرائها فوراً فى نفس الفترة .
- سوق بناء السفن الجديدة NEW BUILDING : مجموع الحمولات بالطن الوزنى المطلوب بنائها خلال فترة زمنية معينة والحمولات التى تم التعاقد على بنائها فعلا خلال نفس الفترة .

### ١١ الأشكال المختلفة من الشحن بالسفن الجواله :

- سوق الايجار سوق عالمى ويتم نشاطه عن طريق ثلاثة أطراف :  
أولاً : صاحب البضاعة .  
ثانياً : الشركة المالكة للباخرة أو صاحبها .  
ثالثاً : سماسرة الشحن والوكلاء .
- ومع تطور الاتصال التكنولوجى وكون العالم أصبح قرية صغيرة فإن سعر النولون يتغير عندما يتزن العرض والطلب .



تتخذ المشاركات التي ترد على السفينة التجارية في العمل احدى صورتين رئيسيتين أما ان ترد على سفينة عارية أى غير مجهزة وأما ان ترد على سفينة مجهزة بما يلزمها من مؤن وطاقم ووقود ومياه عذبة ومواد تموينية وفي الحالة الاولى يقدم المؤجر السفينة للمستأجر لى ينتفع بها كما يشاء ويكون له كامل السيطرة عليها وفي الحالة الثانية يظل للمؤجر على السفينة كامل السيطرة أو قدر منها حسب نوع المشاركة .

#### ١٠ البيانات الأساسية في مشاركات الإيجار:

( ١ ) البيانات الخاصة بإسم المؤجر وأسم المستأجر وجنسيتهما والموطن الرئيسى لكل منهما وطبقا للقواعد العامة فإن الخطأ فى جنسية أى منهما يعتبر خطأ جوهري يجيز لمن وقع أن يطلب فسخ العقد .

( ٢ ) البيانات الخاصة بالسفينة نفسها ( أسم السفينة ، جنسيتهما ، ميناء تسجيلها ، درجتها ، حملتها ، سعتها . نوع الطاقة المستعملة فى آلاتها ) .

( ٣ ) إذا كانت السفينة المستأجرة معينة فى عقد المشاركة بإسمها فلا يجوز للمؤجر أن يستبدلها بأخرى إلا بموافقة المؤجر .

( ٤ ) إذا تعينت السفينة فى المشاركة بمواصفاتها دون ذكر أسمها على أن يذكر أسمها فيما بعد (SHIP TO BE NAMED AFTER) فى هذه الحالة تعتبر مواصفات السفينة جوهريه فى هذا العقد .

( ٥ ) البيان الخاص بجنسية السفينة يعتبر من العناصر الجوهرية فى المشاركة وعليه فلا يجوز للمؤجر القيام بأى تصرف قانونى يترتب عليه تغيير جنسية السفينة خلال فترة مشاركة التأجير وإلا من حق المؤجر فسخ المشاركة وطلب تعويض .

( ٦ ) صلاحية السفينة للملاحة البحرية وصلاحيتها للغرض التى أستاذرت من أجله ويثبت هذا الالتزام فى حق المؤجر حتى لو لم يرد فى المشاركة والصلاحية لها نوعان :

الصلاحية الملاحية الفنية : وتشمل ( بدن قوى - آلات سليمة - طاقم مناسب - وقود كاف - تموين كاف ) .

الصلاحية الملاحية التجارية : عناصر صالحة لرص البضاعة أو تستيفها أو مناسبة للبضاعة نفسها .

( ٧ ) البيانات الخاصة بالآجرة : قيمة الآجرة ، طريقة دفعها ، مواعيد دفعها .

### طرق تحديد أجرة النقل (التولون - للسفن الجواله) :

- تحدد جزأاً بصفة إجمالية (Lump sum).
- بالنسبة لمشارطة التأجير الزمنية تحدد الجرة على أساس وحدة زمنية معينة .
- فى مشارطات التأجير بالرحلة تحدد الأجرة على أساس كمية البضاعة المشحونة .
- حمولة السفينة ، قوة محركها ، نوع الوقود المستخدم ، درجة تصنيفها .

### العوامل الخارجية المتكئة فى تحديد أجرة النقل :

- ١ . مكان تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .
- ٢ . مكان إنتهاء المشارطة وإعادة تسليم السفينة إلى مؤجرها .
- ٣ . نوعية البضاعة التى ستشحن بالسفينة ومدى تأثيرها على بدن السفينة أو عنابرها .
- ٤ . المنطقة الجغرافية التى ستستغل فيها السفينة المؤجرة ومدى البحرية التى قد تتعرض لها .

## أنواع مشارطات إيجار السفن

وحيث أن سوق الإيجار سوق تنافسي يعتمد في تحديد سعر النقل على العرض والطلب وينقسم إلى ثلاث أقسام رئيسية :

- الإيجار بالرحلة Voyage charter .
  - الإيجار بالزمن Time Charter .
  - إيجار سفينة عارية Bare Boat Charter .
- وسوف نتعرض لكل نوع على حده .

### مشارطة التأجير لرحلة VOYAGE CHARTER PARTY

عقد يلتزم فيه مالك السفينة أو تجهزها بوصفه مؤجرا بأن يقدم للمستأجر في مقابل أجرة محددة ، سفينة مجهزة وصالحة للملاحة لرحلة واحدة أو لعدد من الرحلات ويمكنه من نقل بضاعته على السفينة كلها أو على جزء منها ويحتفظ المؤجر بسيطرته كاملة على السفينة وتكون له عن طريق أتباعه ( إدارتها الملاحية ، إدارتها التجارية ) .

ملاحظة : هناك نموذج شائع الاستعمال دوليا لمشارطة التأجير لرحلة وهو النموذج المسمى " جنكون " GENCON C/P ويعتبر نموذجا عاما يصلح لنقل أى بضاعة .

### خصائص المشارطة بالرحلة :

- ١ . يحتفظ المؤجر بالادارتين الملاحية والتجارية للسفينة فهو (المجهز) وهو (المستغل) .
- ٢ . يذكر فيها دائما ( نوع البضاعة ) المطلوب نقلها ( ومقدارها ) بكاملها للشحن .
- ٣ . يذكر فيها ميناء الشحن وميناء التفريغ .
- ٤ . يذكر فيها بيان الوقت المحدد لاجراء شحن البضاعة وتفريغها وبيان غرامة التأخير أو كسب الوقت ، والطرف الذى يلتزم بدفع مصاريف الشحن والتفريغ وتستيف البضاعة أو تسويتها بالعنابر .

حتى ندرك مدى التعدد والكثرة فى نماذج مشارطات الإيجار بالرحلة نشير أن مؤتمر البلطيق الملاحي أصدر وحده ٢٨ نوعا من هذه المشارطات كل واحدة منها لها أسم كودى معروفة به عالميا .

---

تختلف كل مشاركة عن الأخرى طبقا لأنواع البضائع المطلوب نقلها بسفينة مؤجرة لرحلة واحدة وفيما يلي عرض لهذه النماذج :

- نماذج مشاركة نقل الفحم المعروفة بإسم الـ Baltcon ١١ وعددها ( ١ مشاركة ) .
- نماذج مشارطات نقل الحبوب وعددها ٤ مشارطات أهمها المشارطات المعروفة بإسم Norgrain والمشاركة المعروفة بإسم Standard Grain Charter ٧٣ .
- نماذج نقل المواد الخام وعددها ٥ مشارطات .
- نموذج مشاركة نقل النفط المسماة Intertankvoy .
- نموذج مشاركة نقل الغاز المسماة Gasvoy .
- نموذج مشاركة نقل السماد المسماة Ferticon .
- نموذج نقل الملح المسماة Saltcon .
- نموذج مشاركة نقل التجارة العامة وعددها ٣ مشارطات وتعرف بإسم Gencon C/P وهذا النموذج هو أشهر نماذج المشارطات النقل وفيما يلي شرح تفصيلي لمشاركة التاجير بالرحلة (( جنكون )) .

## مشاركة التاجير بالرحلة (( جنكون ))

### Gencon Charter Party

#### ١- الملاك OWNERS :

- يتم تحديد الملاك بالاسم والمدينة التي يقع فيها مقر عملهم والدولة التي يتبعونها .
- اوصاف السفينة تحدد على أساس الشروط المطبوعة والتي تركت في سطورها فراغات كافية لذكر هذه الأوصاف بالكامل.
- يذكر نوع السفينة حسب نوع القوة المحركة لآلاتها سواء إذا كانت باخرة STEAMER أو سفينة موتورية تعمل بالديزل وتسمى MOTOR VESSEL.
- تذكر الحمولة الكلية المسجلة للسفينة وحمولتها الصافية المسجلة ووزن البضاعة التي يمكن حملها .

#### ٢- الموقع POSITION :

إذا كانت السفينة في أثناء تحرير المشاركة في مكان آخر غير الميناء الذي سيتم منه شحن البضاعة محل المشاركة سواء كان هذا المكان ميناء معينا أو أن السفينة تأخذ طريقها في البحر فيقال عندئذ أن السفينة TRADING وعادة يضاف إلى هذا الشرط بياناً بالموعد التقريبي التي يمكن أن تكون السفينة فيه جاهزة للشحن وهو ما يسمى بالـ LAYDAYS ويتم تحديده بذكر تاريخين كأن يقال ١٥ \ ٢ \ ١٩٩٠ - ٣٠ \ ٢ \ ١٩٩٠ .

#### ٣- المستأجرون CHARTERERS :

يذكر أسم المستأجرين بالكامل والمدينة التي يقع فيها مقر عملهم والدولة التي يتبعونها وإذا كان الطرف الذي سيوقع على مشاركة التاجير وكيلًا عن المستأجر الاصلى فيجب أن تذكر هذه الصفة في المشاركة .

#### ٤- ميناء الشحن WHER TO LOAD :

يجب أن يذكر ميناء أو (موانئ) الشحن بالتحديد وأن يذكر أسم الدولة التي يقع فيها الميناء . يجب أن يكون الميناء أو المكان الذي سيتم الشحن منه آمناً SAFE ويسمح للسفينة المستأجرة

بأن تظل طافية ALWAYS AFLOAT .

ويتمثل شرط الأمان أيضاً بأنه أمان جغرافى وأمان سياسى ضد الحرب والاضرابات وأمان صحى.

#### ٥- البضاعة CARGO :

هناك نوعان فى هذه الحالة :

- شحن السفينة حمولة كاملة من البضاعة FULL AND COMPETE CARGO .

- تأجير جزء من السفينة فقط (حمولة جزئية) PART CARGO .

• تذكر البضاعة بأوصافها الدقيقة بمعنى أن تذكر كمية البضاعة على أساس ( الطن الطولى ، الطن المترى ، المتر المكعب ، القدم المكعب ، العدد ) وذلك حسب وحدة النولون المتفق عليها فى المشاركة .

• تذكر طريقة تغليف أو تعبئة البضاعة إذا كانت فى أجولة أو صناديق أو غير ذلك أو تذكر صفة البضاعة سواء سائبة أو صب .

#### ٦- ميناء الوصول DISTINATION :

• يذكر ميناء (موانئ) الوصول الذى سيتم فيه تفريغ البضاعة المشحونة .

• تذكر الدولة التى يقع فيها هذا الميناء .

• قد لا يكون المستأجر عند تحرير مشاركة التأجير على علم بالميناء الذى ستوجه إليه البضاعة فى هذه الحالة يحدد ميناء الوصول على أساس ما سوف يذكر بسندات الشحن المحررة عند إتمام شحن البضاعة على السفينة .

#### ٧- سعر النولون RATE OF FREIGHT :

• تحدد جزأاً بصفة إجمالية (Lump sum) .

• فى مشارطات التأجير بالرحلة تحدد الاجرة على أساس كمية البضاعة المشحونة .

• حمولة السفينة ، قوة محركها ، نوع الوقود المستخدم ، درجة تصنيفها .

#### ٨- العوامل الخارجية المتحكم فى تحديد الأجرة :

١ . مكان تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .

٢. مكان إنتهاء المشاركة وإعادة تسليم السفينة إلى مؤجرها .
  ٣. نوعية البضاعة التي ستشحن بالسفينة ومدى تأثيرها على بدن السفينة أو عنابرها .
  ٤. المنطقة الجغرافية التي ستستغل فيها السفينة المؤجرة ومدى البحرية التي قد تتعرض لها .
- يوضع شرط أضافى به البيانات المتعلقة بالفترة التي يسدد خلالها النولون المستحق للملاك مثل :

- يسدد النولون عند توقيع سندات الشحن .
- بعد فترة معينة من إجراء الشحن وتوقيع هذه السندات .
- قبل فتح عنابر السفينة فى ميناء الوصول للبدء فى التفريغ وهو ما ينص عليه المصطلح ( B.B.B ( BEFORE BREAKING BULK ) .
- البيانات المتعلقة بالبنك ( أسم البنك وعنوانه واسم العميل (المؤجر) ورقم حسابه ) .
- احيانا يضاف شرط اخر ينص على ان النولون يستحق للملاك سواء فقدت السفينة و/ أو البضاعة أو لم تفقد .

#### ٨ - شرط تغيير المسار Deviation Clause :

هذا الشرط ينص على حق السفينة فى تغيير مسارها أثناء الرحلة لأى سبب من الأسباب وفى بعض الأحيان يضاف شرط إضافى وهو ( شرط التزود بالوقود BUNKERING Clause ) يقر حق السفينة فى تغيير مسارها والاتجاه إلى أى ميناء يقع فى خط سيرها من أجل التزود بالوقود .

#### ٩ - الشحن Loding :

- هذا الشرط يقرر بداية حساب الوقت المسموح به للشحن إعتبارا من الساعة ( الواحدة ) بعد الظهر إذا قدم إخطار الاستعداد قبل الظهر .
- أو من الساعة ( السادسة ) من صباح اليوم التالى إذا قدم إخطار الاستعداد خلال ساعات العمل بعد الظهر .
- يقرر وقت الشحن Laytime Allowed For Loding يحسب على أساس Running Working Days أى يوم عمل لمدة ٢٤ ساعة مستمرة .

– يضاف شرط آخر مكتوب يقضى بالزام ربان السفينة بإرسال برقية بموعد الوصول المحتمل إلى ميناء الشحن (ETA (Estimated Time of Arrival وذلك قبل وقت وصوله الفعلى ب ٢٤ / ٤٨ ساعة على الأقل .

#### ١٠- التفريغ Discharging :

- هذا الشرط يقرر بداية حساب الوقت المسموح به للتفريغ إعتباراً من الساعة (الواحدة) بعد الظهر. إذا قدم إخطار الاستعداد قبل الظهر .
- أو من الساعة (السادسة) من صباح اليوم التالى أو إذا قدم إخطار الاستعداد خلال ساعات العمل بعد الظهر .

#### ١١- شرط إنتظار الرصيف Waitberth Clause :

- يضاف هذا الشرط بعد كل من شرط الشحن والتفريغ .
- للسفينة الحق فى تقديم إخطار الاستعداد للشحن أو التفريغ بمجرد وصولها إلى الميناء أو خارجه .
- بشرط أن تكون السفينة فى جميع الأحوال جاهزة ومستعدة تماماً للشحن والتفريغ .

#### ١٢- غرامة التأخير Demurage :

- هذا الشرط ينص على ان غرامة التأخير يبدأ حسابها بعد إنقضاء الوقت المحدد لإجراء عمليات الشحن والتفريغ Lay Time .

#### ١٣- كسب الوقت Despatch :

- حق المستأجر فى الحصول على كسب الوقت إذا قام بتشغيل الشحن أو التفريغ .
- كقاعدة عامة فإن كسب الوقت يحدد بنصف غرامة التأخير مع جواز الاتفاق على غير ذلك .

#### ١٤- شرط حبس البضاعة Line Clause :

- حق حبس البضاعة عن مستلمها فى ميناء الوصول .
- ضماناً لمالك السفينة لحقه فى النولون أو النولون الضائع أو غرامة التأخير أو التعويض عن الخسارة الناجمة عن التأخير .
- يقرر هذا الشرط مسؤولية مستأجر السفينة عن دفع النولون أو النولون الضائع أو غرامة التأخير سواء بالنسبة لميناء الشحن أو التفريغ .



## ١٥- سندات الشحن Bills of Lading :

يقوم ربان السفينة بالتوقيع على سندات الشحن طبقا لسعر النولون المتفق عليه مسبقا ولكن إذا كان إجمالي النولون طبقا لسندات الشحن يقل عن ذلك الإجمالي المنصوص عليه بالمشاركة فيجب سداد فرق إلى الربان نقدا وقت التوقيع على سندات الشحن .

## ١٦- شرط الإلغاء Canceling Clause :

- للمستأجر الحق في إلغاء المشاركة إذا لم تكن السفينة جاهزة مستعدة للشحن سواء كانت في المكان المعد للشحن أو لم تكن .

- التاريخ المسموح فيه بإلغاء المشاركة هو آخر يوم في موعد وصول السفينة لميناء الشحن Laydays .

- حق المستأجر في إلغاء المشاركة مشروط بأن يقوم ملاك السفينة بإعلان عجز السفينة عن الوصول للشحن في الموعد المحدد في الـ Laydays .

- حق المستأجر في إلغاء المشاركة مشروط بإعلان المستأجر ورغبته في إلغاء المشاركة قبل وصول السفينة بفترة ٤٨ ساعة على الأقل .

## ١٧- العوارية العامة General Average :

والمقصود هنا التي تحدث للبضائع المشحونة على السفينة ويضطر الربان للتخلص منها أو جزء منها وهي تعلق الإيجار والمقصود هو أن يتم سداد نصيب البضاعة من العوارية العامة أي المشاركة في تحمل الخسائر.

## ١٨ - العوارية الخاصة: تتعلق بالبضاعة وهي لا تعلق بالإيجار.

## ١٩- التعويض Indemnity :

ينص هذا الشرط على انه مهما كانت الخسائر التي قد تلحق بأحد الأطراف نتيجة لعدم تنفيذ هذه المشاركة فلا يمكن تعويض الطرف الذي وقع عليه الضرر بأكثر من قيمة النولون الإجمالي المتفق عليه .

## ٢٠- الوكالة Agency :

لمالك السفينة حق إختيار الوكيل أو السمسار الذي يمثل مصالحه في مينائى الشحن والتفريغ

وعلى مستأجرى السفينة (الشاحنين أو مستلمى البضاعة) أن يجروا اتصالهم مع الوكيل فى مينائى الشحن والتفريغ على هذا الاساس .

#### ٢١- عمولة السمسرة Brokerage :

- ينص هذا الشرط على حق الوسيط الملاهى أو السمسار الذى توسط بين المؤجر والمستاجر فى تحصيل عمولة سمسرة من ملاك السفينة وعادة يكون قدرها ٢٥ , ١ إلى ٢٥ , ٠ ٪ من النولون .
- ينص أيضاً على أنه فى حالة عدم تنفيذ المشاركة يحصل الوسيط على ثلث العمولة التى كان سيحصل عليها .

#### ٢٢- شرط الاضراب العام Genaral Strike Clause :

- فى حالة حدوث إضراب أو توقف عن العمل يؤثر على شحن البضاعة كلها أو جزء منها عند استعداد السفينة للإبحار يكون للربان أو ملاك السفينة الحق فى مطالبة المستأجرين بالاعلان عن موافقتهم على حساب أيام السماح Laydays .
- إذا كان هناك إضراب أو توقف عن العمل يؤثر على تفريغ البضاعة وقت أو بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ولم ينتهى خلال ٤٨ ساعة يكون للمستأجرين الحق فى إبقاء السفينة منتظرة لحين انتهاء هذا الاضراب أو التوقف عن العمل مقابل تحملهم بنصف غرامة التأخير اعتباراً من انتهاء الفترة المحددة للتفريغ .
- للمستأجرين الحق أن يطلبوا توجيه السفينة إلى ميناء آخر أمن حيث يمكنها إتمام التفريغ بأمان .
- يجب أن يعلن المستأجرين رغبتهم فى ذلك خلال ٤٨ ساعة من وقت اخطارهم من قبل ربان السفينة أو ملاكها .

#### ٢٣- شرط الحرب War Clause :

- إذا دخلت الدولة التى تحمل السفينة علمها فى حرب وترتب على ذلك تهديد لسلامة الملاحة البحرية بالنسبة للسفينة فيكون لكل من الطرفين الحق فى إلغاء هذه المشاركة .
- فى حالة الالغاء يتم تفريغ البضاعة فى أقرب ميناء امن وذلك تحت مسؤولية وعلى نفقة المستأجرين أو أصحاب البضاعة .

#### ٢٤- شرط التجمد Ice Clause :

- ( . إذا تعذر الوصول إلى ميناء الشحن بسبب التجمد عند استعداد السفينة للإبحار متوجهة

إلى ميناء الشحن أو فى وقت خلال الرحلة البحرية أو عند وصول السفينة فيكون من حق الربان الإبحار بدون شحن البضاعة خشية تجمد المنطقة وتعتبر المشاركة لاغية .

٢. إذا رأى الربان فى أثناء عملية الشحن أنه من الأفضل الإبحار خشية أن يؤدى التجمد إلى غلق الطريق على السفينة فله الحق أن يبحر بالبضاعة التى تم شحنها فعلاً وأن يتوجه إلى أى ميناء لتكملة الشحن .

٣. إذا كان سيتم الشحن من أكثر من ميناء ثم حدث غلق لأحد هذه الموانئ بسبب التجمد للربان أو الملاك الحق فى شحن جزء من البضاعة المقرر شحنه من الميناء المفتوح .

٤. لا يقبل تطبيق شرط التجمد فى فصل الربيع .

### ثانياً: لميناء التفريغ:

١. إذا أدى التجمد إلى منع السفينة من الوصول لميناء التفريغ فيكون للمستلمين الحق بإبقاء السفينة منتظرة لحين إعادة الفتح للملاحة وسداد غرامة التأخير .

٢. إذا رأى القبطان فى أثناء عمليات التفريغ من الأفضل الإبحار خشية أن يؤدى التجمد إلى غلق الطريق فله الحق فى أن يبحر بالبضاعة التى ما زلت على السفينة وأن يتوجه بالسفينة إلى أقرب ميناء يمكنها الوصول إليه وحيث يمكنها التفريغ بأمان .

٣. فى حالة تسليم البضاعة فى مثل هذا الميناء يتم تطبيق كافة شروط سند الشحن ويسدد نفس النولون المتفق عليه إلا إذا كانت المسافة إلى الميناء البديل تزيد عن ١٠٠ ميل بحرى فإن النولون المستحق عن البضاعة التى يتم تسليمها فى هذا الميناء البديل يزيد بالتناسب مع هذه المسافة .

## مشاركة التأجير الزمنية TIME CHARTER PARTY

هى عقد يلزم بمقتضاه مالك السفينة أو تجهزها بوصفه مؤجراً بأن يضع تحت تصرف المستأجر فى مقابل أجرة متفق عليها سفينة معينة كاملة ومطعمة صالحة للملاحة لمدة محددة يتم الاتفاق عليها فى المشاركة وفى حدود الشروط المتفق عليها أو التى يقضى بها القانون .

### نماذج مشاركة التأجير الزمنية :

– النموذج المعروف باسم Balttime .

– النموذج المعروف باسم :

Thebalttimeandinternationalmaritimeconferencedeepseatimecharter1968

### الخصائص العامة لمشاركة التأجير بالرحلة :

- ١ – الانتفاع بالسفينة كاملة وليس جزء منها .
  - ٢ – المدة : يبدأ سريان هذه المدة من وقت تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر إلى وقت إعادتها الى المؤجر مرة أخرى بعد انتهاء المدة المتفق عليها .
  - ٣ – مستأجر السفينة له الحق فى الادارة التجارية فقط ويظل للمؤجر حق الادارة الملاحية .
- مشاركة التأجير الزمنية هى عقد طرفاه المؤجر والمستأجر وتتلخص التزامات كل من هذين الطرفين فى الآتى :

#### التزامات مؤجر السفينة :

– تقديم السفينة المؤجرة .

– تقديم خدمات رجال الطاقم .

#### التزامات مستأجر السفينة :

– دفع الأجرة .

– تحمل نفقات إستغلال السفينة .

– إحترام الشروط المتفق عليها .

– رد السفينة بعد انتهاء المشاركة .

## أولاً: التزامات المؤجر:

ما هو حق المؤجر الزمنى في حالة عدم سداد المستأجر للأجرة ؟  
يحق للمؤجر في حالة عدم سداد المستأجر للأجرة المستحقة أن يقوم بسحب السفينة فوراً، أي فور تحقق المؤجر من فشل المستأجر من السداد في المواعيد المستحقة بفض النظر إذا كان يوم عطلة أو عمل.

## ثانياً: الالتزام الأول: تسليم السفينة:

### المكان:

تقدم السفينة في مكان معين يتفق عليه في المشاركة وقد يكون :

- ميناء معين .
- أحد الموانئ في منطقة جغرافية محددة .
- عرض البحر أثناء إبحارها في خط طول وعرض معين .

### الزمان:

- تقدم السفينة في وقت معين يتفق عليه في المشاركة ويبدأ حساب مدة الايجار من الوقت الفعلى الذى تم فيه تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .
- إذا تأخر المؤجر في تقديم السفينة وجب عليه تعويض المستأجر عن الضرر .
- إذا جاوز التأخير في تسليم السفينة المدة المعقولة جاز للمستأجر طلب التعويض وفسخ المشاركة .
- القوة القاهرة سبب قانونى لاعفاء المؤجر من المسؤولية عن التأخير وفى هذه الحالة يحق للمستأجر فسخ المشاركة ولا يحق له طلب التعويض .

### صلاحية السفينة المؤجرة :

- يلتزم المؤجر تقديم السفينة في حالة صالحة للملاحة البحرية وصالحة للغرض الذى أستاذرت من أجله .
- يلتزم المؤجر هذه الصلاحية طوال مدة المشاركة وهو ملتزم أيضاً بصيانة السفينة وصيانة جميع مرافقها .
- نتيجة لهذه الصيانة فإن مدة التأخير تتوقف وتعتبر السفينة Off Hire أى خارج الايجار إذا تجاوزت مدة التعطيل ٤٨ ساعة .

– إشتراط تسليم السفينة إلى المستأجر وعليها كمية محددة من الوقود على ان تعاد نفس الكمية عند إعادة تسليم السفينة .

– يلتزم المؤجر أن يقدم مع السفينة جميع الأوراق والمستندات والشهادات اللازمة لتمكين المستأجر من الاستغلال البحرى والتجارى للسفينة .

#### ٥٣ الالتزام الثانى، تقديم خدمات القبطان والبحارة،

يلتزم المؤجر بتزويد السفينة المستأجرة برجال الطاقم البحرى والفنى اللازمين لتشغيلها .

ويراعى الآتى :

– يجب أن يكون العدد كافياً لتشغيل السفينة حسب نوعها وممولتها.

– يلتزم المؤجر بدفع أجور ونفقات ورعاية صحية للطاقم الفنى والبحرى كما يلتزم بدفع مكافآت نهاية خدماتهم .

– إذا عمل أفراد الطاقم فى ساعات إضافية قضيت لصالح المستأجر فيقع عبء تحمل أجورهم على المستأجر .

– إذا لم يكن أحد الطاقم محل رضا المستأجر بناء على أسباب معقولة يجب على المؤجر تغييره .

#### ٥٤ التزامات المستأجر:

##### ٥٤١ الالتزام الأول: دفع الأجرة:

يلتزم المستأجر بدفع أجرة السفينة بالقدر والكيفية وفى المكان والزمان وحسب نوع العملية طبقاً لما اتفق عليه فى المشاركة .

– يتوقف دفع الأجرة عند تعطل السفينة بعطل ملاهى أو بسبب عدم كفاية البحارة أو أثناء فترة إصلاح السفينة.

– تفسخ المشاركة فى حالة هلاك السفينة أو غرقها .

– إذا كان العطل بسبب الاستغلال التجارى للسفينة تظل الأجرة سارية على المستأجر .

– القاعدة العامة أن تظل الأجرة سارية على المستأجر مادامت السفينة قد وضعت تحت تصرفه سواء قام باستغلالها أو لم يتم.

## متي يسدد المستأجر الزمني الأجرة المستحقة، وما هي كيفية سدادها؟

- يسدد المستأجر الزمني الأجرة المستحقة عليه للمؤجر عند تسليم السفينة و يستمر في سداد الإيجار حتى وقت تسليم السفينة ، وفي الحالتين يتم حدوث إجراءات المعاينة .
- ويكون السداد عن طريق التحويل البنكي ، أو بطريق خطاب اعتماد مستندي Letter of Credit ، أو كاش Cash.

**والعوامل التي يجوز فيها للمستأجر الزمني إيقاف سريان الإيجار هي :-**

- دخول السفينة الحوض الجاف .
- أعطال لماكينة السفينة .
- عدم كفاءة البحارة (طاقم السفينة).

## ١٤٤ الالتزام الثاني: تحمل مصروفات إستغلال السفينة :

يلتزم المستأجر بتحمل جميع المصاريف التي يقتضيها الإستغلال التجارى للسفينة مثل ( الوقود اللازم ، المياه العذبة ، رسوم الموانئ ، أجور الشحن والتفريغ والتستيف ..... وغيرها ) .

## ١٤٥ الالتزام الثالث: إحترام الشروط المتصلة باستعمال السفينة :

- إشتراط أن تعمل السفينة فى حدود منطقة جغرافية معينة.
- عدم دخول السفينة على موانئ معينة بسبب سياسى أو لأى سبب آخر .
- عدم استعمال السفينة لنقل أنواع معينة من البضائع كالحيوانات الحية أو الحديد أو غيرها .

## ١٤٦ الالتزام الرابع: إعادة تسليم السفينة :

**ينص على الآتى :**

- إلزام المستأجر بإعادة تسليم السفينة بعد إنتقضاء مدة المشاركة بالحالة التي كانت عليها السفينة .
- المستأجر ليس مسؤولاً عن أية أضرار لحقت بالسفينة بسبب خطأ قنئ أو قبطان السفينة أو طاقمها .

## مثال تطبيقي : لنود مشاركة التأجير الزمنية

بنوده:

١. المدة Period .
٢. مكان التسليم وموعده .
٣. منطقة إستغلال السفينة .
٤. إلزامات الملاك .
٥. إلزامات المستأجرين .
٦. الأجرة .
٧. إعادة للتسليم .
٨. الفراغات المخصصة للبضاعة Cargo Space .
٩. تعليمات المستأجرين ودفاتر السفينة .
١٠. حالة الاصلاحات .
١١. تنظيف الغلايات Boilers .
١٢. المسؤولية وحدود الاعفاء Responsibility and Exemption .
١٣. المبالغ التي يقدمها المستأجرون Advances .
١٤. الموانئ المستبعدة Excluded Ports .
١٥. حالة هلاك السفينة Loss of Vessel .
١٦. الوقت الاضافي Overtime .
١٧. حبس البضاعة Lien .
١٨. الانقاذ Salvage .
١٩. التأجير من الباطن Sublet .
٢٠. حالة الحرب War .
٢١. الالغاء Canceling .
٢٢. التحكيم Arbitration .
٢٣. العوارية العامة General Average .
٢٤. العمولة Commision .



## مشارطة إيجار سفينة عارية

### Bare Boat Charter

هى عقد يلتزم بموجبه مالك السفينة (المؤجر) فى مقابل أجرة متفق عليها بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة ، سفينة معينة ، فى حالة صالحة للملاحة ولكن غير مجهزة بابحارة أو المؤونة لينتفع بها المستأجر كما يشاء وفقا لمصالحه وفى الحدود المتفق عليها فى المشارطة أو التى يقضى بها القانون .

ملاحظة : حتى وقت قريب لم يكن هناك نموذج معروف لمشارطة تأجير سفينة عارية حتى عام ١٩٧٤ أصدر مؤتمر البلطيق (BIMCO) نموذجا يعرف بإسم (BAREBOAT) .

تعريفات خاصة لبنود المشارطة والتى تخص جميع مصروفات الشحن والتفريغ :

#### FREE IN, OUT (F.I.O) –

جميع مصروفات الشحن والتفريغ على عاتق المستأجر .

#### FREE IN, OUT STOWAGE (F.I.O.S) –

جميع مصروفات الشحن والتفريغ والمناولة والتخزين على عاتق المستأجر .

#### FREE IN, OUT TRIMMING (F.I.O.T) –

جميع مصروفات الشحن والتفريغ والمناولة وتسوية البضاعة ( فى حالة الصب ) على عاتق المستأجر .

#### CERROSS FROM CHARTER –

نوع من الإيجار بالرحلة والتى يقوم فيها مالك السفينة بدفع مصروفات الشحن والتفريغ .

---

---

**LUMP SUM -**

يتم دفع قيمة مالية محددة وليس بالطن .

**NET FORM -**

يتم دفع قيمة محددة من المستأجر للمالك .

**- BERTH :** المكان المحدد لتأجير السفينة للشحن والتفريغ .

**- SAFE BERTH :** ( رصيف آمن )





## سندات الشحن سند الشحن ووظائفه

### تعريف سند الشحن :-

وضحت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية الأردني تعريف سند الشحن حيث نصت على أن "وثيقة الشحن هي سند البضائع الموسوقة (المشحونة) يعطيه الربان ..."

واشترطت وجود بيانات محددة في هذا السند وتحريره على ثلاثة نسخ، نسخة للشاحن ونسخة للمرسل إليه والثالثة للربان، وقد أوردت إتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي تسمى بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) Hamburg Rules تعريف لوثيقة الشحن في المادة (٧/١) على أن :- "سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل، ويتعهد الناقل بموجب تسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة، ويدخل في هذا التعهد شرط تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو للحامل".

### شكل سند الشحن :

بينت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة بحرية الشكل الذي يجب أن يصدر فيه سند الشحن وكيفية تداوله حيث نصت " تكون وثيقة الشحن إما لشخص معين أو لأمر أو لحاملها، فالوثيقة لشخص معين تكون غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها، والوثيقة لأمر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخاً، وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة له ولو على بياض".

ونلاحظ أن سند الشحن لحاملها هي حالة نادرة في الحياة التجارية ولا تحدث من الناحية العملية، ونلاحظ أن المشرع قد أبرز قاعدة هامة في النقل البحري وهي عدم تسليم البضائع إلا لمن يقدم سند الشحن مظهراً حتى ولو على بياض، أي أنه لا يجوز للناقل التنازل عن حيازة البضاعة بدون أن يتسلم منه سند الشحن.

### وظائف سند الشحن:

لوثيقة الشحن وظائف متنوعة تترتب عليها آثار مختلفة:

## ١. وظيفتها في إثبات تسليم البضاعة:-

فهي وسيلة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن وهي دليل على تقبل الناقل للبضاعة لنقلها على مسؤوليته وأنه تسلمها على النحو المذكور في وثيقة الشحن مبنياً كمية البضاعة وحالتها وأوصافها وعلامتها المميزة ونوعيتها ويتعهد الناقل بتسليم البضاعة كما استلمها كما ونوعاً. وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية بقولها: " أن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقدّم دليل معاكس - تسلم الناقل للبضائع، كما هي مبينة في الوثيقة ".

## ٢. وظيفتها في إقامة الدليل على وجود عقد نقل بحري:-

فهي ليست عقد النقل بذاته حيث أن هذا العقد قد أبرم شفويّاً قبل إصدار سند الشحن، خاصة أن سند الشحن يتم توقيعه من قبل طرف واحد وهو الناقل أو وكيله والشاحن لا يعتبر طرفاً في سند الشحن ولا يشارك في صياغته، أما في عقد النقل فإن الشاحن هو طرف أساسي فيه. وفي حالة إصدار سندات شحن ضمن عقود مشاركة إيجار سفن حيث يكون الشاحن هو مستأجر للسفينة فسند الشحن هنا يعتبر إيصال للبضاعة المشحونة على ظهر السفينة، ولا يعتبر سند الشحن دليلاً على عقد النقل البحري. أما عندما يقوم الشاحن بتأجير سند الشحن إلى مشتري آخر للبضاعة فإن سند الشحن هنا يعتبر دليلاً على عقد النقل.

## ٣. سند الشحن يعتبر سنداً لملكية البضاعة:

يعتبر سند الشحن ممثلاً للبضاعة المنقولة المذكورة فيه فيقوم مقامها بالتصرف بها والذي يمثل البضاعة هي النسخة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إليه، وإن إرسال هذه الوثيقة للمرسل إليه هو نقل لحيازة البضائع المنقولة وهي في طريقها إلى المرسل إليه أي حتى قبل تسلمه للبضاعة. وهكذا فإن صاحب البضاعة يستطيع بيع بضاعته المشحونة في عرض البحر والفرض من ذلك تيسير التصرف بالبضاعة دون الحاجة لتسليمها حيث يكون بوسع من انتقلت إليه ملكية وثيقة الشحن تسلم البضاعة، وخاصة إذا كانت وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها.

## ٤- يعتبر أداة ائتمان هامة في التجارة الدولية :

ويمكن تلخيص الأسباب التي تجعل من حيازة سند الشحن حيازة للبضائع ما يلي :

أ. - إن حامل سند الشحن يحق له تسلم البضاعة في ميناء الوصول .

ب. يستطيع حامل السند نقل ملكية البضاعة خلال الترانزيت من خلال تجيير سند الشحن.

ج. يمكن استخدام سند الشحن كأداة ائتمان لأي دين.



## سندات الشحن

### ومشاركات ايجار السفن

**تمهيد ..**

من المقرر أن عقد ايجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة ( إذا كان التأجير بالمدة ) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة ( التأجير بالرحلة ) وموضوع الالتزام في عقود التأجير بمشارطة زمنية أو لرحلة أو حتى المشاركة التي تعقد لسفينة غير مجهزة والمعروفة.

( BARE BOAT C / P ) موضوع التزام المؤجر في كل منها هو السفينة وموضوع التزام المستأجر هو دفع الأجرة أو النولون البحري .

أما البضائع التي تشحن على السفينة فهي ليست موضوعا لالتزام المؤجر أو المستأجر ذلك أن تأجير سفينة بمشارطة زمنية.

( TIME C / P ) لا شأن له بالبضاعة أما المشاركة بالرحلة وان كانت تشير الى الشحنة أو الحمولة فإنها تشير إليها بطريقة فرعية .

ولذلك فإن المستأجر بمشارطة زمنية لكي ينظم العلاقة بينه وبين الشاحن يمكنه اصدار سند شحن بحري ليحدد التزامات الطرفين عن البضاعة المشحونة على السفينة المستأجرة ولذلك لا ترد عادة شروط المشاركة إلا إذا أحال سند الشحن الى المشاركة في بنوده المدرجة على ظهر السند .

ومن المقرر أن هذه الشروط يلتزم بها الشاحن والمرسل إليه كما سبق أن ذكرنا. وسند الشحن يمكن أن يحيل إلى بنود وشروط مشاركة الايجار وعلى سبيل المثال فإذا ورد بسند الشحن احالة الى مشاركة ايجار وكانت المشاركة تحتوي على شرط التحكيم في أي نزاع يحدث حول تنفيذ سند الشحن فقد اتفق على أن يحال الى التحكيم في الدولة المذكورة بشرط التحكيم .

وطبقا لهذا الشرط فإنه شرط ملزم لأن العقد شرعية المتعاقدين واحتراما لإرادة المتعاقدين

فيجب أن يكون النزاع في حالة نشوئه من اختصاص هيئة التحكيم المنصوص عليها في مشاركة الإيجار التي أحال إليها سند الشحن ويلتزم به طرفا العلاقة التعاقدية .

ولذلك يلتزم المرسل إليه والشاحن بشروط المشاركة ولا يمكن لأي منهما اللجوء إلى المحاكم العادية في أي نزاع ينشأ حول تنفيذ العقد . سواء كانت مشاركة إيجار أو سند شحن طالما احاتل للمشاركة التي تحتوي على شرط التحكيم في الخارج حسبما جاء بالشرط ولذلك فإن أي احوالة من سند الشحن للمشاركة فإن شروط المشاركة هي التي تكون واجبة التطبيق على عملية النقل البحري طبقاً للإحالة التي وردت بسند الشحن التي أحال إليها في شروطه .

### ١١٣- وظيفة سند الشحن في المشاركة بالرحلة :-

في عقود النقل البحري يقوم سند الشحن بثلاث وظائف :-

- فهو أداة لاثبات شحن البضاعة .

- يعتبر أداة لاثبات عقد النقل وشروطه.

- فانه يمثل البضاعة التي يتعلق بها ويقوم مقامها أثناء الرحلة ويمكن تظهيره لنقل ملكية البضاعة الموصوفة به قبل أن تنقل الى ميناء الوصول وتسلم للمرسل اليه .

وإذا كان سند الشحن يؤدي وظائفه الثلاثة في النقل البحري على الخطوط الملاحية المنتظمة ( LINER TERMS ) إلا أنه لا غنى عنه في حالة تأجير السفينة بمشاركة إيجار بالرحلة حيث يتم إصدار سند شحن يوقعه المؤجر .

إلا أن سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع إلا استلام الربان ( السفينة ) لكمية البضاعة الثابتة به ، وهو الذي يعطي الحق للشاحن المستاجر بالرحلة ان يتقدم في ميناء الوصول ومطالبة الربان بتسليمه البضاعة . ففي العلاقة بين المؤجر بالرحلة مصدر سند الشحن والمستاجر حامل سند الشحن لا تتور مشكلة خاصة بسبب هذا السند لأن المستاجر في هذه الحالة يستمد حقه من مشاركة الإيجار .

أما الوجه الآخر من سند الشحن فيتضمن شروط النقل وهي خمسة شروط :-

يتضمن الشرط الأول منها: احوالة الى شروط مشاركة الإيجار التي صدر سند الشحن تنفيذا لها كما يتضمن اعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي قد يحصل للبضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ .

**أما الشرط الثاني فهو :** شرط بارامونت وقد سبق شرح هذا الشرط وبإيجاز شديد هو شرط الاتفاق على تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن الصادرة عام (١٩٢٤).

**أما الشرط الثالث فهو:** شرط تسوية الخسارة المشتركة طبقاً لقواعد يورك وانفرس لسنة (١٩٧٤) وان تتم التسوية في لندن ما لم يكن قد اتفق على مكان آخر في المشاركة .

**أما الشرط الرابع فهو :** شرط جاسون ( JASON CLAUSE ) ومضمونه انه في حالة وقوع حادث أيا كان نوعه أو خطر أو ضرر قبل أو بعد بداية الرحلة نتيجة أي سبب سواء كان راجعاً للإهمال أم لا فقد اتفق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن كل ذلك بموجب العقد وأن المرسل اليهم والبضاعة المشحونة والشاحنين سوف يساهمون في الخسارة المشتركة لدفع أية تعويضات أو مكافئات عن الانقاذ في حالة انقاذ السفينة من الفرق من سفينة أخرى حيث تستحق مكافئة الانقاذ .

**والشرط الخامس :** خاص بتحمل الطرفين نتيجة التصادم البحري . وهذا الشرط يعمل به في حالة تصادم السفينة مع سفينة أخرى نتيجة إهمال السفينة الأخرى أو إذا وقع إهمال أو خطأ من الربان أو البحارة أو المرشد أو تابعي الناقل في إدارة السفينة ، فإن ملاك البضاعة المشحونة سوف يعوضون الناقل البحري عن كل خسارة أو مسؤولية ناتجة من السفينة للغير .

#### **٥- الغير العاقل لسند الشحن يحيل الى مشاركة الايجار :**

يذهب القضاء الى أن تضمين سند الشحن الاحالة الى مشاركة الايجار من شأنه ان يدمج نصوص المشاركة في سند الشحن وانه يكفي لترتيب هذا الأثر ورود الاحالة بصيغة عامة ( مثل أجرة النقل والشروط طبقاً للمشاركة ) أو شرط ( كل المواعيد او الاعفاءات الواردة بمشارطة الايجار ) ويرتب القضاء على ذلك ان الغير حامل سند الشحن يجد نفسه بهذه الاحالة محالاً الى عقد الايجار الخاص بالسفينة مع انه ليس طرفاً فيه ومن ثم يتحمل اثاره شأنه شأن المستأجر موقع المشاركة كما يتشابه مع هذا الاخير في الحقوق والالتزامات . وما يهم هو البيانات الالتزامية الواردة في سند الشحن والتي سبق ذكرها وفيما يتعلق بالجزاء الذي يترتب على اغفال بيان من هذه البيانات فقد عرضت له معاهدة بروكسل لسندات الشحن حيث نصت على أنه لا يؤثر ظو سند الشحن من التفاصيل المشار إليها في المعاهدة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص عليها في المعاهدة ، ويعني هذا أن سند الشحن رغم ظوه من بعض البيانات الإلزامية التي عديتها مواد المعاهدة في تعريفها لسند الشحن يظل السند محتفظاً بصفته القانونية طالما أنه يتضمن العناصر الجوهرية التي تثبت ابرام عقد النقل



وتسَلَّم الناقل البضاعة أو شحنها وما ينشئ التزام الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدم إليه بالسند ومن ثم لا تعتبر الوثيقة سند شحن لنا قلت من بيان اسم الناقل أو السفينة أو اسم الشاحن حيث أنها لا تثبت عندئذ إبرام عقد النقل أو اذا قلت من بيان اسم المرسل إليه أو صاحب الحق في تسَلَّم البضائع حيث أنها لا تنشئ عندئذ التزام الناقل بالتسليم أما باقي البيانات فإن إغفالها لا يؤثر على الصفة القانونية لسند الشحن وانما لا يكون السند حجة في اثباتها .

وأخيراً فإن معاهدة بروكسل لسندات الشحن أغفلت ذكر خطابات الضمان ولم تتعرض لها في نصوصها حيث ورد ذكر خطابات الضمان في معاهدة هامبورج التي لم تتضمن اليها دولة الكويت ، ومن المعروف أن خطابات الضمان انما تصدر بمناسبة وجود تحفظات في سندات الشحن عن الحالة التي عليها البضاعة وقت شحنها فإذا عمد الربان الى ادراج تحفظات بشأنها فسوف يصعب تداول البضاعة قبل وصول السفينة ولن تنتقل ملكيتها الى المشتري ولذلك فإن خطابات الضمان تسمح بالقيام باجراء سندات الشحن فيما بين الناقل والشاحن وتقوم مقامها لسهولة تداول البضاعة ولضمانها ولسرعة تداولها قبل وصولها الى الميناء علما بأنه لا تثبت حالتها اثناء شحنها اما بعد وصول البضاعة فان حالتها تخضع للقواعد العامة في مسؤولية الناقل البحري التي سبق وان ذكرناها في معرض الكلام عن حجية سند الشحن في الاثبات واثباته لعملية النقل وتحديد صاحب الحق في استلام البضاعة عند الوصول .

#### **النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري بسند الشحن :-**

إن قانون التجارة البحرية المصري واتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحرا قد حددوا النطاق الزمني للمسؤولية بالفترة التي تكون فيها البضائع في عهد الناقل في ميناء الشحن وأثناء الشحن وفي ميناء التفريغ .

# أمثلة على مستندات الشحن



BLUE STAR SHIPPING AGENCY

23 Canton Road, Hong Kong

Tel: 277 1111

Fax: 277 1111

Telex: 277 1111

277 1111

## CARGO MANIFEST



Vessel: BLUE STAR

Line: 1234

Load Port: Hong Kong




Discharge Port: Shanghai

Master: J. Smith

RI No.	Shippers & Consignees	Mark & No.	Packg. No.	Description	Weight kg	Freight	Remarks
1	ABC Co., Ltd.	1234	1	1000 kg of goods	1000		
2	DEF Co., Ltd.	5678	1	500 kg of goods	500		
3	GHI Co., Ltd.	9012	1	250 kg of goods	250		
4	JKL Co., Ltd.	3456	1	125 kg of goods	125		
5	MNO Co., Ltd.	7890	1	625 kg of goods	625		
TOTAL				2500 kg of goods	2500		

W/M

ويسجل به كمية البضاعة المشحونة وأى ملاحظات عليها حتى يمكن إثبات هذه الملاحظات في سندات الشحن، ويصدر سند الشحن بناء عليه.

 <p><b>ALBAHARIA SHIPPING Co.</b></p> <p>No. 2, Khamsheya Street - Mostafa Kamel Alexandria - Egypt</p> <p>Phone : 203 41999 - 41622-50224-50    Fax : 203 415196 Telex : ALBHARIN E    E-mail: albaharia@net.et</p>	 
---	---

## MATE'S RECEIPT

Date :	14/07/2001	No. _____
Port of :	Alexandria	Date of Receipt _____
Loading on board :	M/V "EAT KING"	Signature of Master _____
Shippers :	SUNRISE FOR IMPORT & EXPORT	Signature of Shipper _____

The following goods

Description of Goods	Packages
1000 No. of 1000gms each 1000gms	Total No. Weight 10000 No. 1000gms
<u>As follows:</u>	
1000 No. of 1000gms each 1000gms	Total No. Weight 10000 No. 1000gms
1000 No. of 1000gms each 1000gms	Total No. Weight 10000 No. 1000gms


Signature \_\_\_\_\_

Chief Officer	Master
---------------	--------



يصدره الوكيل الملاحي للشاحن أو الشركة الناقلة بناء على بيانات طلب الشحن وذلك ليتمكن الشاحن من عمل الإجراءات الرسمية في الميناء والجمارك لشحن بضاعته على السفينة المحددة .

<p>52 شارع خير هبط - مدغشقر          الجمهورية - مدغشقر          تليفون : 5451025 - 545143          فاكس : 5451406          تيلكس : 55733</p>	<p><b>الشركة البحرية للأعمال الملاحية</b>          ش. م. م.          بنظام المناطق الحرة الخاصة</p>					
<p>SHIPPING ORDER No. : إذن شحن رقم :</p>						
<p>Date: التاريخ</p> <p>Loading on board : تحميل على متن السفينة</p> <p>From : من</p> <p>To : إلى</p> <p>Shippers : من الشحن</p> <p>Consignees : إلى</p>						
<p>The following goods البضاعة التالية</p>						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Description of Goods وصف البضاعة</th> <th style="width: 50%;">Packages تعبئة</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" style="height: 100px;"></td> </tr> </tbody> </table>			Description of Goods وصف البضاعة	Packages تعبئة		
Description of Goods وصف البضاعة	Packages تعبئة					
<p>Subject to the safe arrival of the Vessel and after Approval of the Master          بشرط سلامة وصول السفينة وبعد موافقة المشرك</p>						



## الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى الأشخاص ذوى العلاقة بالنقل البحرى

### ١ - الوكيل الملاحى Shipping Agent

يأتى على قائمة هؤلاء الأشخاص جميعا الوكيل الملاحى ولكن قبل بيان أهميته والأعمال التى يقوم بها فمن الأفضل طرح بعض التعريفات.

**أ - الوكيل Agent:** يمكن تعريف الوكيل Agent بأنه الشخص الذى منح أو حصل على تفويضا واضحا صريحا أو ضمنيا ليقوم بالعمل عن شخص آخر (مانح التفويض) يسمى (الأصيل) Principle وذلك بهدف وضع هذا الاصيل فى علاقه قانونية مع أشخاص آخرين .

**ب - الوكالة Agency:** هى العلاقة بين الاصيل ووكيله وهى عموما تتم عن طريق عقد بين الطرفين (وقد يكون ذلك غير ضرورى) .

**ج - سلطات الوكيل Agent's Authority:** الوكيل مفوض ضمنيا للعمل كل ما هو ضرورى لإنجاز التفويض الممنوح له فعليا - هذا التفويض سواء أن كان صريحا أو ضمنيا ولا يجب أن يتعدى الوكيل حدود سلطات الاصيل. فالوكيل مفوض طبقا لعقد و كالتة للعمل حسب العرف والعادات فى المكان الذى يعمل فيه طالما كان ذلك سيعتبر من طبيعة الوكالة .

**د - واجبات الوكيل Duties of Agent:** يجب على الوكيل أن يقوم بواجبات المنصوص عليها فى عقد الوكالة طبقا للتفويض الممنوح له . وأن ينفذ تعليمات الشركة الموكلة التى عينته طالما فى الإطار القانونى . وفى غياب التعليمات الصريحة فإن الوكيل يعمل طبقا للعرف والعادات (إذا كان هناك مثل هذه العادات والعرف) وإلا عليه أن يجتهد وأن يبذل العناية والمهارة والهمة الكافية وألا يعمل بأى طريقة تتعارض مع عقد الوكالة. فعليه أن يدفع للأصيل أى مبالغ نقدية يكون قد جمعها نيابة عنه أو المحافظة على أموال وملكية الشركة الموكلة التى فى حوزته وأن لا تختلط هذه الأموال بأمواله الخاصة وليس له الحق فى تحقيق فوائد خاصة لنفسه من أموال الاصيل

## الوكيل الملاحي Shipping Agency

عند رسو السفن فى الموانى الأجنبية فإن مالك السفينة وربانها يحتاجان لمن يقوم نيابة عنهما ببعض الأعمال الإدارية والقانونية والتجارية فى هذه الموانى الأجنبية وتمثيل السفينة أمام السلطات المختلفة لإنهاء العديد من الإجراءات الرسمية . ولذلك فإن مالك السفينة (الشركة الملاحية Shipping Company) تحتاج لمن يقوم نيابة عنها وعن ربان السفينة بهذه الأعمال. هذا الشخص يعرف بالوكيل الملاحي. لذلك فعلى مالك السفينة أن يعين فى كل ميناء سوف ترسو به السفينة خلال رحلتها مثل هذا الوكيل الملاحي وذلك قبل وصول السفينة لهذا الميناء حتى يستطيع هذا الوكيل الملاحي تجهيز وعمل الإجراءات اللازمة لرسو السفينة وتمويلها وتفريغها أو شحنها . ويتعاطى الوكيل أجراً عن ذلك يسمى أجر الوكالة Agency Fee وذلك نظير قيامه بالأعمال المطلوبة منه.

## واجبات الوكيل الملاحي Duties of Shipping Agency

- ١- الإتصال بالسلطات المحلية للعمل على رسو السفينة عند وصولها وترتيبات سفرها .
- ٢- التعاقد مع مقاولى الشحن والتفريغ نيابة عن مالك السفينة .
- ٣- تخزين البضائع أو تسليمها إلى أصحابها.
- ٤- شحن البضائع المحجوزة للسفينة .
- ٥- تحصيل قيمة النوالين (أجرة النقل) وغرامات التأخير المستحقة لمالك السفينة .
- ٦- تسهيل إجراءات تمويل السفينة بالوقود والمؤن والمياه العذبة وأى متطلبات أخرى.
- ٧- تقديم الخدمات اللازمة للطاقم مثل الخدمات الطبية توصيل أو استقبال أفراد الطاقم فى المطارات وخدمات البريد .
- ٨ - ترتيب عمليات الإصلاح اللازمة للسفينة لو كان ذلك ضرورياً.

## دور الوكيل الملاحي فى حجز وشحن البضاعة

### Cargo Booking & Loading procedures

١- يتقدم الشاحن بطلب للوكيل الملاحي يسمى طلب الشحن Shipping Declaration

موضحاً به نوع البضاعة وكميتها ووزنها وكافة البيانات الخاصة بهذه الشحنة.

٢- بناء على ذلك يقوم التوكيل الملاحي بإصدار ما يعرف بإنذن الشحن Shipping Order الذى بواسطته يقوم الشاحن بعمل الاجراءات الجمركية وكافة المعاملات الرسمية الأخرى.

٣- بعد الإنتهاء من الإجراءات الرسمية يقوم الشاحن بإخطار الوكيل وتجهيز شحنته إما بتخزينها بالميناء أو الإنتظار حتى وصول السفينة بإدخال البضائع على وسائل النقل (السيارات) ليتم شحنها على السفينة فوراً.

٤- عند وصول السفينة يقدم الوكيل لربان السفينة قائمة الشحن Cargo List التى تشمل البضائع المختلفة التى سوف تشحن من هذا الميناء.

٥- يقوم الربان أو من ينوب عنه بعمل خطة الشحن Cargo Stowage Plan التى توضح العنابر التى ستشحن فيها هذه الشحنة.

٦- بناء على خطة الشحن يقوم مقالول الشحن بشحن البضائع طبقاً لهذه الخطة.

٧- يقدم الوكيل الملاحي أو مندوبه إيصالاً بالكميات المشحونة يومياً على الباخرة يسمى بإيصال الضابط الأول Mates Receipt حيث يسجل به الضابط الأول أى ملاحظات على حالة البضاعة المشحونة من حيث عددها أو أى تلف أصابها وحالتها الظاهرية.

٨- يسلم للوكيل الملاحي أصل هذا الإيصال ويحتفظ الضابط الأول بصورة من على السفينة.

٩- بعد تم شحن البضائع كاملة يقوم الوكيل الملاحي بتحرير سندات الشحن Bill of Lading الخاصة بهذه البضاعة مسجلاً بها بيانات طلب الشحن التى قدمها إليه الشاحن وأيضاً الملاحظات التى دونها الضابط الأول على إيصال الضابط الأول.

١٠- يقدم الوكيل لربان السفينة سندات الشحن للربان للتوقيع عليها. وعلى الربان التأكد من أن جميع بيانات إيصال الضابط الأول قد تم تحريرها فى سند الشحن قبل التوقيع عليه.

١١- بعد توقيع الربان على سندات الشحن يعيدها مرة ثانية إلى الوكيل الملاحي.

١٢- بعد أن يحصل الوكيل أجره النقل (النولون) Freight يقوم الوكيل بتسليم سندات الشحن إلى صاحب البضاعة أى الشاحن Shipper.

### دور الوكيل الملاحي فى تفريغ وتسليم البضاعة Cargo Discharging & Delivery

عند وصول السفينة إلى الميناء لتفريغ شحنة من البضاعة يقوم مستلم البضاعة Receiver بتقديم سند الشحن الأصلي للوكيل الملاحي التابعة له السفينة. يقوم الوكيل بسحب سند الشحن



الأصلى من المستلم وإصدار إذن تسليم له Delivery Order . بواسطة إذن التسليم يتمكن المستلم من عمل الإجراءات الجمركية والمعاملات الرسمية الأخرى اللازمة للإفراج عن شحنته ويمكنه إستلامها فور تفريغها أو من المخازن لاحقاً.

## ٢ - مرحلى البضائع Freight Forwarders

عبارة عن شركات أو أشخاص يعملون كناقلون عموميون بدون ملكية لبواخر أو معدات رأس مالية ولكن يمتلكون الخبرة اللازمة لمعرفة سوق النقل البحرى والبرى .

— أرباح هذه الشركات هى الفارق بين ما يحصلونه من العميل وما يقومون بنقله لشركات النقل البرية منها والبحرية .

— يقومون بإصدار بوليصة الشحن .

ورأس المال الحقيقى هى الخبرة بالشركات والاعراضات الجمركية والأسعار السائدة حيث يقوم بنقل البضائع وتصدير أى نوع من البضائع من مكان الشحن إلى الجهة المطلوبة وهناك شركات عالمية ومحلية متعددة تعمل فى هذا المجال .

٣ - ملاك السفن .

٤ - مستأجرى السفن .

٥ - الوسطاء Brokers .

٦ - البنوك .

٧ - شركات التأمين .

٨ - ترسانات بناء وإصلاح السفن .

## الجهات التى تتعامل مع السفينة بالميناء Ship's Arrival Formalities

### أ - سلطة الميناء والمرشد Port Authority & Pilot

عند وصول السفينة لحدود الميناء الجغرافية -- يقوم ربان السفينة بالاتصال بالميناء لإبلاغهم بوصول سفينته حتى يتسنى له معرفة البرنامج المخصص للسفينة من حيث ميعاد دخول الميناء والترأكى على الرصيف Berthing . وعلى ذلك تقوم هيئة الميناء بتخصيص أحد المرشدين الذى

يقوم بالصعود على السفينة خارج الميناء لإرشادها للدخول إلى الميناء وتركها على الرصيف المخصص لها.

### **ب - إدارة الحجر الصحي Health Quarantine**

فور تراكى السفينة على الرصيف فإن أول الجهات الحكومية التى تصعد على السفينة هى الحجر الصحى حيث تقوم بفحص الشهادات الطبية للطاقم للتأكد من حصول أفراد الطاقم على التطعيمات اللازمة إن وجدت وتتأكد من صلاحية شهادة خلو السفينة من الفئران.

ولا يصرح بصعود أى شخص على السفينة حتى تنتهى إجراءات الحجر الصحى ويصدر المسئول عن ذلك ورقة رسمية بذلك يطلق عليها إذن إفراج صحى Free Pratique والذي يعنى أن الحالة الصحية على السفينة سليمة ولا تشكل خطورة على الميناء أو الأشخاص.

ووقت هذا الإفراج الصحى له أهمية كبيرة وخصوصا عندما تكون السفينة مستأجرة بنظام المشاركة الرحلة. (وفى بعض الموانئ قد يفوض الوكيل فى إنهاء الإجراءات الصحية).

### **ج - إدارة الجوازات والجنسية Passports & Immigration**

بعد إنهاء إجراءات الحجر الصحى تقوم إدارة الجوازات والجنسية بالميناء بالصعود على السفينة ومراجعة جوازات سفر الطاقم Crew (والركاب Passengers إن وجدوا) وإصدار التصاريح اللازمة لهم بزيارة البر والتأكد من عدم وجود أى من أفراد الطاقم على القائمة السوداء لهذه الدولة.

### **د - إدارة الجمارك Customs**

إن الدور الرئيسى التى تلعبه إدارة الجمارك فى أى دولة بالإضافة إلى أنها مصدر من مصادر تمويل خزانة الدولة تقوم إدارة الجمارك وحماية بعض المنتجات المحلية فهى تضطلع بدور هام فى حماية الدولة من عمليات التهريب المختلفة التى قد يقوم بها البعض تهربا من دفع الرسوم أو تهريب بعض السلع الممنوع استيرادها.

لذلك تقوم هذه الإدارة بالصعود على السفينة لمراجعة قائمة البضاعة التى سيتم تفريغها فى الميناء كذلك تقوم بمراجعة قائمة مخازن السفينة وفى بعض الدول تقوم الجمارك بخلق مخازن السجائر والخمور بعد أن تفرغ عن كميات محددة من السجائر والخمور لاستهلاك كل فرد من أفراد الطاقم.

---

## هـ - مقال الشحن والتفريغ Stevedoring Contractor

يقوم مندوب شركة الشحن والتفريغ بالصعود على السفينة ومقابلة الربان أو كبير الضباط للحصول على نسخة من خريطة شحن السفينة ومعرفة البضائع التي سيتم تفريغها وتوزيعها في العنابر أو لعمل خطة الشحن الجديدة بالإتفاق مع ربان السفينة عند شحن بضائع جديدة في هذا الميناء .

## و - سلطات التفتيش البحرية بالميناء Port State Control

أصبح يوجد في العديد من الموانئ الآن إدارة بحرية فنية متخصصة في فحص السفن والتفتيش عليها للتأكد من صلاحية شهاداتها ومعداتھا المختلفة ولھا الحق في منع السفن من السفر إذا وجدت بها بعض العيوب أو الأخطاء التي قد تؤثر على سلامة السفينة أو الأفراد العاملين عليها أو البضاعة المشحونة أو أن السفينة تشكل تهديدا للبيئة البحرية.

يقوم الوكيل الملاحي بمصاحبة جميع أفراد هذه الجهات عند صعودهم على السفينة وتقديم لمساعدة الربان في إنهاء الإجراءات الرسمية وملأ النماذج المختلفة مثل إقرارات الوصول (وخصوصا في الموانئ التي تقف فيها اللغه عائقاً أمام الربان في التفاهم مع السلطات المختلفة) .

## بعض المصطلحات المستخدمة في النقل البحري

مصعد	Lift	وسائل ووسائل النقل	Transport Modes & Means
قوة الرفع	Lifting Capacity	على السفينة	Aboard Ship
الإزاحة الخفيفة	Light Displacement	الإشاحات	Accommodation
صنبل أو ماعونة	Lighter - Barge	بشاعة غالية القيمة	Ad valorem Cargo
خطوط منتظمة	Liner Service	مميزات	Advantages
غاز مسال	Liquefied Gas	أرشادي - إستشاري	Advisory
سفن نقل الماشية	Livestock Ships	العمود الخلفي	After Perpendicular
هيئة اللويدز لتسجيل السفن	Lloyds Register of Shipping	محاريج المؤخرة	After peak Tank
هيئة اللويدز للإتقاذ	Lloyd's Salvage Association	الوكالة الملاحية	Agency
خطوط الشحن	Load Lines	أجرة الوكيل	Agency Fee
ذراع الشحن	Loading Arm	عدد مرات تغيير الهواء / ساعة	Air Change Per Hour
خرطوم الشحن	Loading Hose	تغييرات	Alterations
عملية الشحن	Loading Operation	الفحص السنوي	Annual Survey
إجراءات الشحن	Loading procedures	الوصول	Arrival
فئة لنقل جذوع الأشجار	Logs Carrier	هيئة - مؤسسة	Association
قاطع طول	Longitudinal Bulkheads	سلطة	Authority
بشاعة بفرطة	Loose Cargo	آلات مساعدة	Auxiliaries
المحطات غير المتخصصة	Low Throughput Stations	سعة القالات	Bale Capacity
للتعبير السفلي	Lower Hold	مياه المصبورة	Ballast Water
زيت للتزيت	Lub. Oil	المجلس البحري الدولي والباطنيق	Baltic and International Maritime Council
خشب	Lumber	بورصة الباطنيق	Baltic Exchange
الآلات	Machinery	بحر الباطنيق	Baltic Sea
الآلات	Machinery	مشارطة عارية	Bare Boat Charter
شهادة تصنيف الآلات	Machinery Classification Certificate	كمرة	Beam
مدير	Manager	للمعرض	Beam - Breadth
خطوط للتفرعات	Manifolds Lines	التراكي	Berthing
صانع	Manufacturer	سند شحن	Bill of Lading
تأمين بحري	Marine Insurance	غلاية	Boiler
غش بحري	Maritime Fraud	شهادة للغلايات	Boiler Certificate
لجنة السلامة البحرية	Maritime Safety Committee	خطوط الدافع	Bottom Lines
صارى	Missil	غرفة القيادة	Bridge
الربدان	Master	سمسار	Broker
إيصال للشاحض الأول	Mates Receipt	صوب	Bulk
وسيلة	Mean	سور السفينة	Bulkmark
عيب ميكانيكي	Mechanical Failure	وقود	Bunker
تردد متوسط	Medium Frequency	حروف قتناة	Call Sign
نقلقة مدى متوسط	Medium Range Tanker	السعة	Capacity
غاز الميثان	Methane	السفن العائمة لرأس الرجاء	Cape-size

طن متر (١٠٠٠ كيلوجرام)	Metric Ton	سفينة نقل سيارات	Car Carrier
وثيقة الحد الأدنى الآمن	Minimum Safe Manning Document	حجز البضائع	Cargo Booking
وسط	Mode	الحملة الوزنية للبضائع	Cargo Dead Weight
عوامة (شندورة) ورياط	Mooring Buoy	تسليم البضاعة	Cargo Delivery
ونش رباط السفينة	Mooring Winches	تسهيلات البضاعة	Cargo Facilities
تشكيل	Moulded	معدات تناول البضاعة	Cargo Handling Gear
سطح متحرك	Moveable Deck	معدل تناول البضاعة	Cargo Handling Rate
سفينة ذات أسطح متعددة	Multi-Decker	غير بضاعة	Cargo Hold
النقل متعدد الوسائط	MULTIMODAL	مصعد بضاعة	Cargo Lift
متعدد الوسائط	Multimodal	قائمة البضاعة	Cargo List
نقل متعدد الوسائط	Multimodal Transport	مضخة بضاعة	Cargo Pumps
غاز طبيعي	Natural Gas	عقد نقل	Carriage Contract
ميل بحري	Nautical Mile	نقل	Carrier
ترخيص ملاحة	Navigation Permit	قسم التخذية (الصالون)	Catering Department
الأجهزة الملاحة	Navigational Aids	أسباب التهرب	Causes of Spillage
الدولة الصافية المسجلة	Net Register Tonnage (NRT)	أسباب التهرب	Causes of Spillage
الدولة الصافية	Net Tonnage (NT)	سفينة طوالت خلية	Cellular Container Ships
مفهوم جديد	New Concept	صهريج منتصف	Center Tank
علامات - رموز	Notation	شهادة	Certificate
عائق	Obstacle	عقد مشاركة	Charter Party
دفتر حوادث رسمي	Official Log-Book	مستأجرين	Charterers
الرقم الرسمي	Official Number	رخص السعر	Cheapness
دفتر سجل الزيوت	Oil Record Book	سفينة نقل كيمياويات	Chemical Tanker
إيداع على الصابورة	On Ballast	كبير المهندسين	Chief Engineer
سجل مفتوح	Open Registry	دفتر كبير المهندسين	Chief Engineer's Log-Book
خطأ في التشغيل	Operational Error	كبير الضباط	Chief Officer
خام المعدن	Ore	دفتر كبير الضباط	Chief Officer's Log-Book
المنظمات الدولية	ORGANIZATIONS	كبير السفيرية	Chief Steward
قاع خارجي	Outer Bottom	مطالبة	Claim
أقصى سفينة تمر من قناة بنما	Panamax	شهادات التصنيف	Class Certificates
ركاب	Passengers	رمز التصنيف	Class Character
صابورة دائمة	Permanent Ballast	تصنيف	Classification
الحمل المسموح به	Permissible Load	محطات أرضية ساحلية	Coast Earth Stations
ترخيص	Permit	تصادم	Collision
غاز بترول	Petroleum Gas	لجنة	Committee
المرشد	Pilot	اتصالات	Communications
سلم المرشد	Pilot Ladder	التكثيف	Condensation
علامة بليمسول	Plimsoll Mark	مؤتمر	Conference
سطح المؤخرة	Poop-Deck	مستلم -	Consignee
سلطة الميناء	Port Authority	أوزان ثابتة مجهولة	Constant
ميناء التسجيل	Port of Registry	سعة الحاويات	Container Capacity

جانب أيسر	Port Side	خدمة حاويات	Container Service
سلطة تفتيش الميناء	Port State Control	سفن الحاويات	Container Ships
مدة البقاء بالميناء	Port Stay (Turnaround)	التنوية	Containerization
صهاريج أيسر	Port Tank	غرفة التحكم	Control Room
جهاز تحديد موقع	Position Fixing Device	معاهدة (إتفاقيه) دولية	Convention
عمود	Post	سفن تقليدية	Conventional Ships
مستفيدة أكبر من المقرر لقفلة بنما	Post Panamax	تحويلات	Conversions
نسط تأمين	Premium	سير نقل	Conveyor Belt
صايقه للتخزين	Preslinging	صدأ	Corrosion
ضغط	Pressure	قاطع عرض متارج	Corrugated Bulkheads
مستفيدة نقل منتجات بترولية	Product Tanker	مجلس	Council
رفاص	Propeller	كرين - وش	Crane
دفع (تخريك)	Propulsion	المدى الأقصى للونش	Crane Out Reach
الكلوى الانفاضة	Propulsion	سلامة الطاقم	Crew safety
حماية	Protection	خام بترول	Crude Oil
نادى الحماية والتعويض	Protection & Indemnity Club	ناقله بترول	Crude Oil tanker
مضخة	Pump	غسيل بخام البترول	Crude Oil Washing (COW)
غرفة المضخات	Pumps Room	الجمارك	Customs
رادار	Radar	استهلاك يومي	Daily Consumption
أجهزة الراديو	Radio Apparatus	معلمية تلفيات	Damage Survey
شابط الالاسكى	Radio Officer	تلفيات	Damages
محطة الراديو	Radio Station	خطر	Danger
راديو تليفون	Radio Telephone	تاريخ البنية	Date of Built
سكك حديدية	Railways	الحمولة الوزنية (كسائكة)	Dead Weight
مهر	Ramp	قسم السطح	Deck Department
مستلمين	Receivers	خط السطح	Deck Line
توصيات	Recommendations	خطوط السطح	Deck Lines
سفن التلاوة	Reefer (Refrigerated) Ships	دفتر السطح	Deck Log-Book
شهادة تصنيف معدات التبريد	Refrigerated Cargo Installation Class	صهاريج عميقة	Deep tanks
معدات تبريد الشحنة	Refrigerated Cargo Installations	إذن التسليم	Delivery Order
شهادة تسجيل	Registry Certificate	غرامة تأخير	Demurrage
معدنية	Reliability	العمق	Depth
التقارير	Reports	شهادة للخطر	Derating Certificate
نحس المطالبة	Resisting Claim	ذراع شحنة	Derrick
خطوط الرفع	Riser Lines	تصميم	Design
خطر تأمين	Risk	علامة - دالة	Designation
برشام	Riveted	حجز - تعطيل	Detention
لتسرج مربوط	Roll Off	ملكية إحتراق مخاض (ميزر)	Diesel Engine
تتمرج صعودا	Roll On	عيوب	Disadvantages
سفن للحرحة	Roll On - Roll Off Ships	عملية التفريغ	Discharging Operation

دفعة	Rudder	مجهز السفينة	Disponent Owner
عمود الدفة	Rudder Stock	إستفانة	Distress
حمل التشغيل الآمن	Safe Working Load	سند ملكية	Document of Title
أمان	Safety	مستندات	Documents
سلامة	Safety	من الباب للباب	Door-to-Door
شهادة سلامة الإنشاءات	Safety Construction Certificate	صهاريج الخزان المزدوج	Double Bottom Tanks
شهادة معدات السلامة	Safety Equipment Certificate	للخضبي	Draft
سلامة الملاحة	Safety of Navigation	خطوط المسقاط	Drop Lines
شهادة سلامة الراديو	Safety Radiotelegraphy Certificate	حصد جلف	Dry Bulk
إنقاذ	Salvage	واجبات	Duties
عمليات إنقاذ	Salvage Operation	جهاز قياس أعماق	Echo-Sounder
قمر صناعي	Satellite	إقتصاديات الحجم	Economy of scale
صهاريج صابورة معزولة	Segregated Ballast Tanks	قسم للماكينة (الآلات)	Engine Department
سفينة تنقل غاز تحت الضغط والتبريد	Semi Pressurized (Refrigerated) Vessel	غرفة للماكينات	Engine Room
الواح الجانب	Shell Plates	دفتر غرفة الآلات	Engine-Room Log-Book
السفينة	SHIP	أرضية البورصة (مكان التداول)	Exchange Floor
نظم تشغيل السفينة	Ship Employment	تاريخ الإنتهاء	Expiry Date
بنائى السفينة	Ship Builders	مصدر	Exporter
مشغل السفينة	Ship's Operator	أقصى	Extreme
الشاحن	Shipper	عبارة	Ferry
شاحنين	Shippers	معدات مكافحة الحريق	Fire Fighting Equipment
الوكيل الملاحي	SHIPPING AGENT	الضابط الأول	First Mate
شركة ملاحية	Shipping Company	علم	Flag
مؤتمر ملاحي	Shipping Conference	علم الموافقة	Flag of Convenience
طلب الشحن	Shipping Declaration	أرضية (بناء سفينة)	Floor
إذن الشحن	Shipping Order	سطح مستو	Flush Deck
أنواع السفن	SHIPS TYPES	لعمود الأمامي	Fore Perpendicular
طاقم السفينة	Ship's Crew	قلعة أمامية	Forecastle
مستندات السفينة	Ship's Documents	صهاريج المقدمة	Forepeak Tank
ملك السفينة	Ship's Owner	ونش شوكة	Forklift Truck
ترسانة البناء	Shipyards	الإمرارات	Formalities
صهريج البر	Shore Tank	الرسم السابق	Former Name
رحلة قصيرة	Short Voyages	العاوية المكافئة للأربورن قدم	Forty Equivalent Unit (FEU)
باب جانبي	Side Dors	عمود	Frame
يساطة	Simplicity	لحد الحر	Free Board
سفينة ذات سطح واحد	Single Decker	الإفراج المصحى	Free Pratique
سند طريق واحد	Single Way Bill	نولون	Freight
صهريج رواسب	Slop Tank	متعهد نقل	Freight Forwarder
مزلق - منحدر	Slopes	سوق النولون (سوق النقل)	Freight Market
سفن نقل الملاط (الطينة)	Slurry Ships	مياه عذبة	Fresh

هيئة	Society	مياه عذبة	Fresh Water
صابورة صلبة	Solid Ballast	معمل سماح المياه العذبة	Fresh Water Allowance
عمرة خاصة	Special Survey	زيت وقود	Fuel Oil
سفن متخصصة	Specialized Ships	الإزاحة الكلية	Full Displacement
سرعة	Speed	سفينة تتكامل غاز تحت ضغط كامل	Fully Pressurized Vessel
جانب أيمن	Starboard Side	سفينة تتكامل غاز تحت تبريد كامل	Fully Refrigerated Vessel
صهاريج أيمن	Starboard Tank	وظيفية	Function
شهادات حكومية	State Certificates	سلم السفينة	Gangway
قضيب حديد	Steel Rails	ونش عملاق - ونش قطرة	Gantry Crane
مقدمة السفينة (للقيود)	Stem	دراج	Garage
مؤخرة السفينة	Stern	بضائع عامة	General Cargo
مقاول الشحن والتفريغ	Stevedoring Contractor	وصف عام	General description
تأمينات	Stores	ناقلة بترول متعددة الأغراض	General Purpose Tanker
للتستيف	Stowage	نظام إستنفادة وسلامة عالمي	Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
معامل تستيف	Stowage Factor	سعة الحبوب	Grain Capacity
خطة الشحن (تستيف البضاعة)	Stowage Plan	الحملة الكلية المسجلة	Gross Register Tonnage (GRT)
تعزيز - تربيط	Strapping	للمحملة الكلية	Gross Tonnage (GT)
إفراق	Strike	بوصلية جايرو	Gyro-Compass
تفريغ الحاوية من شحنتها	Stripping	تداول	Handling
مضخة تصفية	Stripping Pumps	تداول الحديد ومنتجات الصلب	Handling Iron and Steel Products
ملا الحاوية بالبضاعة	Stuffing	سفن ذات حمولات صغيرة	Handy Size Ships
لجنة فرعية	Sub-Committee	سور فتحة الحنبر	Hatch Coaming
سفن لها غاطس قناة السويس	Suezmax	غطاء الفتحة	Hatch Cover
خط لتحميل الصيغ	Summer Load Line	فتحة غير	Hatch Opening
فحص - مسح - معاينة	Survey	للدور الصحي	Health Quarantine
قصور في النظام	System Malfunction	ملفات التسخين	Heating Coils
ناقلة سواحل	Tanker	وزن ثقيل	Heavy Lift
فني	Technical	صهاريج إمالة	Heeling Tanks
شروط وبنود	Terms & Conditions	تردد عالي	High Frequency
سفينة أخشاب	Timber Carrier	بدن السفينة	Hull
خطوط تحميل الأخشاب	Timber Load Lines	شهادة تصنيف البدن	Hull Classification Certificate
مشاركة زمنية	Time Charter	خطأ بشري	Human Error
حمولة	Tonnage	سفينة مهيبة (نقل أكثر من نوع)	Hybrid Ship
صهاريج جانبية علوية	Top Side Tanks	إدارة الجوازات والجنسية	Immigration Authority
سفن جواله	Tramp Ships	مستورد	Importer
هيئة اللويدز	The Corporation of Lloyd's	تأمين	Indemnity
مسؤولية قبل شخص ثالث	Third Party Liability	تأمين	Indemnity
سفن جواله	Tramp Ships	نظام الغاز الخامل	Inert Gas System (IGS)
قاطع عرضي	Transverse Bulkhead	شهادة الغاز الخامل	Inert Gas system certificate



المرحلة (الفرق بين غاطس المقدم والمؤخر)	Trim	معاينة أولية	Initial Surveys
مياه عذبة إستوائية	Tropical Fresh	قاع داخلي	Inner Bottom
خط التحميل الإستوائي	Tropical Load Line	الأماكن المعزولة (تبريد)	Insulated Spaces
السطح البيني	Tweendeck	غطاء تأميني	Insurance Cover
الحاوية المكافئة للممرور قدم	Twenty Equivalent Unit (TEU)	وثيقة (بوليصة) تأمين	Insurance Policy
قياس الفراغ أعلى المسائل	Ullage	مرامل وسيطة	Intermediate Stages
ناقلة بترول كبيرة جدل جدا	Ultra Large Crude Carrier (ULCC)	معاينة وسيطة	Intermediate Surveys
مكتب تأمين (شركة تأمين)	Underwriter	غرفة الملاحة الدولية	International Chamber of Shipping (ICS)
تحكم موحد	Unified Control	هيئات الإشراف والتصنيف العالمية	International Classification Societies
موحد	Uniform	منظمة العمل الدولية	International Labour Organization (ILO)
وحدة نقل	Unit Transport Load	الشهادة الدولية لخطوط الشحن	International Load Line Certificate
التمهيط	Unitization	المنظمة البحرية الدولية	International Maritime Organization (IMO)
بلف الضغط والتفريغ	Vacuum / Pressure Valve	منظمة الأقطار الصناعية البحرية الدولية	International Maritime Satellite Organization
بلف - صمامات	Valves	الشهادة الدولية لمنع التلوث بالبترول	International Oil Pollution Prevention Cert.
أبخرة - بخر غاز	Vapour	المؤتمر الملاحي العالمي	International Shipping Conference
أليات	Vehicle	شهادة الحمولة الدولية	International Tonnage Certificate
خط التهوية	Ventilation Line	تاريخ الإصدار	Issuing Date
معدل التهوية	Ventilation Rate	قائم الأريئة (قائم المنتصف)	Keel
نظام التهوية	Ventilation System	لوح الأريئة	Keel Plate
تردد عالي جدا	Very High Frequency	عقدة (وحدة مرعة)	Knot
ناقلة بترول كبيرة جدا	Very Large Crude Carrier (VLCC)	النقل الأرضي	Land Transportation
مشارطة بالرحلة	Voyage Charter	حارة	Lane
ماكينة غسيل صهاريج	Washing Machines	ناقلة مدى كبير (1)	Large Range (1) (LR-1)
باب مانع لتغاذ المياه	Water Tight Door	ناقلة مدى كبير (2)	Large Range (2) (LR-2)
السطح العلوي	Weather Deck	تربيط	Lashing
لحام	Welded	معدات تربيط	Lashing Equipment
عجلة القيادة (الدومان)	Wheel	نقاط تربيط	Lashing Point
ونش المخطاف	Windlass	الطول بين العمودين	Length Between Perpendicular (LBP)
خط التحميل الشتوي	Winter Load Line	الطول الكلي	Length Over All (LOA)
شمال الأطلنطى شتاء	Winter North Atlantic	أقل من سعة الحاوية	Less Container Load
منظمة الصحة العالمية	World Health Organization (WHO)	مسؤولية	Liability
رقم بناء السفينة بالترساة	Yard Number	رخصة	License



١. عقود التجارة البحرية مختار السويفى
٢. مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحرى مختار السويفى
٣. إدارة تجارة الخطوط الخطية ( المنتظمة ) ريان / هشام الجندى
٤. مبادئ النقل ريان / هشام الجندى
٥. Fiata Module Maritime Transport
٦. Lloyd's Of London Time Charter
٧. Lloyd's Of London Voyage Charter
٨. Lloyd's Shipping Connections
٩. Alan E.Branch Elements Of Shipping

رقم الإيداع ٢٠١٠ / ٢٠٨٣٨



دار مكة المكرمة للطباعة والنشر

طبعة ١٠ أكتوبر ٢٠١٣، ٢٨١٧٣٦٦-٢٨١٧٣٧٧-٢٨١٧٣٦٠ ف ٢٨١٧٣٦٠

Web site: www.Alagamy.com E-mail: makka@alagamy.com



رقم الإيداع ٢٠١٠ / ٢٠٨٣٨

Bibliotheca Alexandrina



0940467



دار مكة المكرمة للطباعة والنشر

طموه - أكتوبر ت ٣٨١٧٣٥٥٥ - ٣٨١٧٣٦٦٦ - ٣٨١٧٣٧٧٧ ف ٣٨١٧٧٠٦٠

Web site: [www.Alagamy.com](http://www.Alagamy.com) E-mail: [makka@alagamy.com](mailto:makka@alagamy.com)